

FONDS AFRICAIN DE DEVELOPPEMENT



REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

PROJET DE REHABILITATION DE LA ROUTE NATIONALE N°1 SECTION KINSHASA/NDJILI - BATSHAMBA

RAPPORT D'EVALUATION DE PROJET

RDGS/PICU/COCD

Jun 2019

TABLE DES MATIÈRES

I.	ORIENTATIONS STRATÉGIQUES & JUSTIFICATION DU PROJET	1
1.1	Liens du projet avec la stratégie et les objectifs nationaux	1
1.2	Justification de la participation de la Banque	2
1.3	Coordination des donateurs	2
II.	DESCRIPTION DU PROJET.....	3
2.1.	Objectifs et composantes du projet.....	3
2.2	Solutions techniques retenues et solutions de substitution étudiées	4
2.3	Type de projet.....	5
2.4	Coûts estimatifs du projet et dispositif de financement	5
2.5	Zone et bénéficiaires visés par le projet	6
2.6	Approche participative pour l'identification, la conception et la mise en œuvre du projet	6
2.7	Prise en considération de l'expérience du Groupe de la Banque et des leçons tirées dans la conception du projet.....	7
2.8	Principaux indicateurs de performance.....	8
III.	FAISABILITE DU PROJET.....	8
3.1.	Performance Economique et financière.....	8
3.2.	Impact environnemental et social	9
IV.	EXECUTION	13
4.1	Dispositions en matière d'exécution	13
4.2	Dispositions relatives aux acquisitions des biens, travaux et services.....	14
4.3	Dispositions relatives à la gestion financière et aux décaissements	14
4.4	Suivi-évaluation.....	15
4.5	Gouvernance.....	16
4.6	Durabilité.....	17
4.7	Gestion des risques	18
4.8	Développement des connaissances	18
V.	CADRE JURIDIQUE	19
5.1.	Instrument juridique	19
5.2.	Conditions associées à l'intervention de la Banque.....	19
5.3.	Conformité aux politiques du Fonds	20
VI.	RECOMMANDATION	20

APPENDICE I. RDC : INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS..... I

APPENDICE II: NOTE SUR LA DEROGATION POUR LA CONTREPARTIE NATIONALE II

APPENDICE III. TABLEAU DU PORTEFEUILLE DE LA BANQUE EN RDC V

APPENDICE IV. CARTE DE LA ZONE DU PROJET..... IX

APPENDICE V. TABLEAU DU PORTEFEUILLE DE LA BANQUE EN RDC..... X

LISTE DES TABLEAUX

N°	<u>TITRE</u>	<u>Page</u>
	Tableau 1.1 : Tableau recapitulatif des interventions des bailleurs de fonds.....	2
	Tableau 2.1 - Résumé des composantes du projet.....	3
	Tableau 2.2 : Solutions de substitution envisagées et causes de rejet.....	5
	Tableau 2.3 : Coûts estimatifs par composante hors taxes.....	5
	Tableau 2.4 : Calendrier prévisionnel de décaissement.....	6
	Tableau 2.5 : Répartition par catégorie des dépenses.....	6
	Tableau 3.1: Evolution du trafic.....	8
	Tableau 3.2. Taux de croissance annuelle	8
	Tableau 3.3. Taux de rentabilité... ..	9
	Tableau 4.1. Programme prévisionnel de supervisions	16

Équivalences monétaires

[Avril 2019]

1 UC = 1,38825USD

1 UC = 1,23565 EUR

1 UC = 1,05929 GBP

1 UC = 2278,72159 CDF

Année fiscale

1er janvier - 31 décembre

Poids et mesures

1 tonne métrique	=	2204 livres
1 kilogramme (kg)	=	2,200 livres
1 mètre (m)	=	3,28 pieds
1 millimètre (mm)	=	0,03937 pouce
1 kilomètre (Km)	=	0,62 mile
1 hectare (ha)	=	2,471 acres

Sigles et abréviations

AAA	Actions Anticipées en vue des Acquisitions
ACF	Action Contre la Faim
ACE	Agence Congolaise de l'Environnement
AEP	Adduction d'eau potable
AFD	Agence Française de Développement
BAD	Banque Africaine de Développement
BM	Banque Mondiale
CDF	Franc Congolais
CEEAC	Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale
CEP	Cellule d'exécution du Projet
CER	Communauté Economique Régionale
CEV	Coût d'Exploitation des Véhicules
CLER	Comité local d'entretien des routes
CI	Cellule Infrastructures
COPIREP	Comité de Pilotage pour la Réforme des Entreprises Publiques
DSP	Document de Stratégie Pays
DSRP	Documents de Stratégies de Réduction de la Pauvreté
DVDA	Direction des Voies de Desserte Agricole
DFID	Department for International Development (UK)
DSCRIP	Document Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté

DSIR	Document Stratégique d'Intégration Régionale
FAD	Fonds Africain de Développement
FONER	Fonds National d'Entretien Routier
GTITNH	Groupe Thématique, Infrastructures, Transports, NTIC et Habitat
HSS	Hygiène, Santé et Sécurité
HTTD Hors	Toutes Taxes et Droits de douanes
IAR	Indice d'Accès Rural (% de la population rurale dans la ZIP ayant accès direct à une route praticable en toute saison dans un rayon de moins de 2 km).
INS	Institut National de la Statistique
JICA	Agence de Coopération Japonaise
MITPR	Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction
MIN FIN	Ministère des Finances
MST	Maladies Sexuellement Transmissibles
MUC	Millions d'Unités de Compte
OHADA	Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique
ONG	Organisation Non Gouvernementale
OR	Office des Routes
OE	Organe d'Exécution
PADIR	Projet d'Appui au Développement des Infrastructures Rurales
PAR	Plan d'Action de Réinstallation
PDNT	Plan Directeur National des Transports
PARSAR	Projet d'Appui à la Réhabilitation du Secteur Agricole et Rural
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PPM	Plan de Passation des Marchés
PPP	Partenariat Public Privé
PPTE	Pays Pauvres Très Endettés
PRESAR	Projet de Réhabilitation du Secteur Agricole et Rural
PRISE	Projet de Renforcement des Infrastructures Socio-Economique
PTF	Partenaires Techniques Financiers
RAP	Rapport d'Achèvement de Projet
RDC	République Démocratique du Congo
RN 1	Route Nationale N°1
SADC	Southern African Development Community
SNHR	Service National d'Hydraulique Rurale
SSADR	Stratégie Sectorielle Agricole et de Développement Rural
TI	Transparency International

TRE	Taux de Rentabilité Economique
UC	Unité de Compte
UE	Union Européenne
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
USD	Dollar des Etats Unis d'Amérique
VAN	Valeur Actuelle Nette
VIH-SIDA	Virus d'Immunodéficience Humaine-Syndrome d'Immuno Déficience Acquise

Fiche de projet

Fiche du client

EMPRUNTEUR : République Démocratique du Congo (RDC)

ORGANE D'EXECUTION : Office des Routes du Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction (MITPR)

Plan de financement

Source	Montant (UC)	Instrument
PRÊT FAD	50.570.000	Prêt FAD
COÛT TOTAL	50.570.000	

Importantes informations financières du Prêt FAD

Monnaie du Prêt	Unité de Compte
Type d'intérêts	Pas applicable
Marge du taux d'intérêt	Pas applicable
Autres frais	Pas applicable
Commission de service	0,75% sur le montant du prêt décaissé et non encore remboursé
Echéance prêt	40 ans
Différé d'amortissement prêt	10 ans

Echéancier –principales étapes prévues

Négociations	Mai 2019
Approbation	Juin 2019
Signature d'Accord de Prêt	Septembre 2019
Mise en vigueur du Prêt FAD	Décembre 2019
Date d'achèvement	Novembre 2021
Dernier décaissement	Décembre 2021

RESUME DU PROJET

Aperçu général du projet

1. La route nationale n°1 (RN1) constitue l'épine dorsale et le principal axe structurant du système de transport routier en RDC. Elle permet de relier les ports de Banana et Matadi aux grandes villes de l'Ouest du pays, notamment Lubumbashi au Sud jusqu'à la frontière zambienne, sur environ 3.130 km. Elle dessert principalement les provinces ci-après: Kongo Central, Kinshasa, Kwango, Kwilu, Kasai, Kasai Central, Kasai Oriental, Lomami, Haut Lomami, Lualaba et le Haut Katanga qui comptent une grande partie de la population congolaise. Elle permet enfin, à partir de Mbuji-Mayi, de rejoindre la RN2 qui dessert les villes de Kasongo, Bukavu (Sud-Kivu) et Goma (Nord-Kivu), situées à l'Est du pays, offrant ainsi une jonction vers le Rwanda et le Burundi.

2. La RN1 est aussi une route communautaire de grande importance pour l'Afrique Centrale. Elle est en effet située sur les Corridors de Développement CD-07 (Pointe Noire-Dolisie-Brazzaville-Kinshasa-Kikwit-Tshikapa-MbujiMayi-Mwene-Ditu-Kamina-Nguba-Likasi-Lubumbashi-Sakania), CD-08 (Matadi-Kinshasa-Kikwit-MbujiMayi-Kasongo-Bukavu-Bujumbura) et CD-09 (Matadi-Kinshasa-Kikwit-MbujiMayi-Kasongo-Bukavu-Gisenyi-Kigali), retenus dans le Premier Programme Prioritaire du Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PPP/PDCT-AC). Compte tenu de l'importance de cet axe routier pour le développement économique et social du pays et son désenclavement intérieur, ainsi que sa place prépondérante dans les échanges intra-régionaux, le Gouvernement a orienté la grande partie des financements des bailleurs intervenant dans le secteur des transports dans sa réhabilitation progressive. Pour mémoire, la Banque a déjà financé notamment les travaux d'aménagement et de bitumage des sections des routes Nsele-Lufimi (93,850 km) et Kwango-Kenge (70,340km), achevés sur un linéaire total de 164,19 km. Actuellement elle finance les sections de route Loange-Lovua (63 km), Lovua-Tshikapa (56 km) et Tshikapa-Kamuesha (87 km) avec d'importantes infrastructures agricoles et rurales connexes reliant la RN1 des bassins de production des produits agricoles à travers les pistes de desserte agricoles réhabilitées. Le présent projet contribuera à l'amélioration du niveau de service de la route reliant la Ville Province Kinshasa à la zone d'influence des projets Lovua-Tshikapa (56 km) et Tshikapa-Kamuesha (87 km).

3. Le tronçon de route Kinshasa/Ndjili-Kenge-Kikwit-Batshamba (622 km), objet du présent projet, est une partie de la RN1 qui s'étend de Moanda à Kasumbalesa. L'itinéraire du projet suit le tracé de la route existante et se développe sur un terrain à relief très variable. Le projet permettra d'améliorer le niveau de service de la RN1 et le désenclavement de la Ville Province de Kinshasa, capitale de la République Démocratique du Congo et les Provinces de Kwango, Kwilu et du Kasai. Il contribuera également à l'amélioration de la sécurité alimentaire, à l'accroissement de la disponibilité des produits agricoles, à la réduction du temps de transport et au renforcement des capacités des services d'appui, des structures de formation professionnelle et de réinsertion sociale et des communautés à la base. Le coût global du projet, hors taxes et droits de douane, est évalué à 50,57 MUC. Le projet sera financé entièrement par la Banque à travers un prêt de son guichet FAD.

Evaluation des besoins

4. L'objectif visé est d'assurer la sauvegarde et la pérennisation des investissements réalisés dans le secteur, de maintenir la RN1 en état de service amélioré et sécurisé en toute saison pour assurer la connectivité des agglomérations riveraines et assurer la fluidité du trafic de Matadi à Batshamba.

5. Le présent projet portera sur la réhabilitation du tronçon de route Kinshasa/Ndjili-Kenge-Kikwit-Batshamba qui s'étale sur un linéaire de 622 km. En effet, la connexion entre Kinshasa et Batshamba dont une des sections (Kwango-Kenge (72,80 km)) par ailleurs financée par la Banque est actuellement caractérisée par de grosses difficultés de parcours liées aux diverses dégradations du corps de la chaussée et de nombreuses têtes d'érosions qui menacent dangereusement la route de coupure. Cette dégradation est due en partie d'un mauvais choix de la couche de base en sol ciment sur un sol limono sableux des plateaux Batéké. Les autres sections financées par l'Union européenne et la Banque mondiale ont été confrontée aux mêmes problèmes.

Valeur ajoutée pour la Banque

6. La Banque étant un partenaire stratégique pour la RDC, son intervention est nécessaire pour continuer à soutenir les efforts de développement multiforme et durable du pays et de réduction de la pauvreté. Dans le cadre du présent projet, l'appui de la Banque est particulièrement primordial par le fait que: (i) elle a financé 4 tronçons sur la RN1; (ii) elle a financé l'étude de la route Tshikapa-Mbuji Mayi (427 km) ; (iii) la RN1 est un corridor majeur appelé à jouer pleinement son rôle de couloir principal de transit et d'échanges intérieurs et inter-régions entre l'Afrique Centrale, l'Afrique de l'Est et l'Afrique Australe; (iv) il permet de consolider les actions de développement rural initiées par la Banque, à travers les projets déjà achevés (PARSAR et PRESAR) et celui en cours d'exécution (PADIR et PRISE). Avec cette opération, la Banque permettra de relier Kinshasa/Ndjili à Batshamba en toute sécurité et avec un bon niveau de service. La Banque possède l'expérience opérationnelle et l'expertise technique requises pour la mise en œuvre de ce projet.

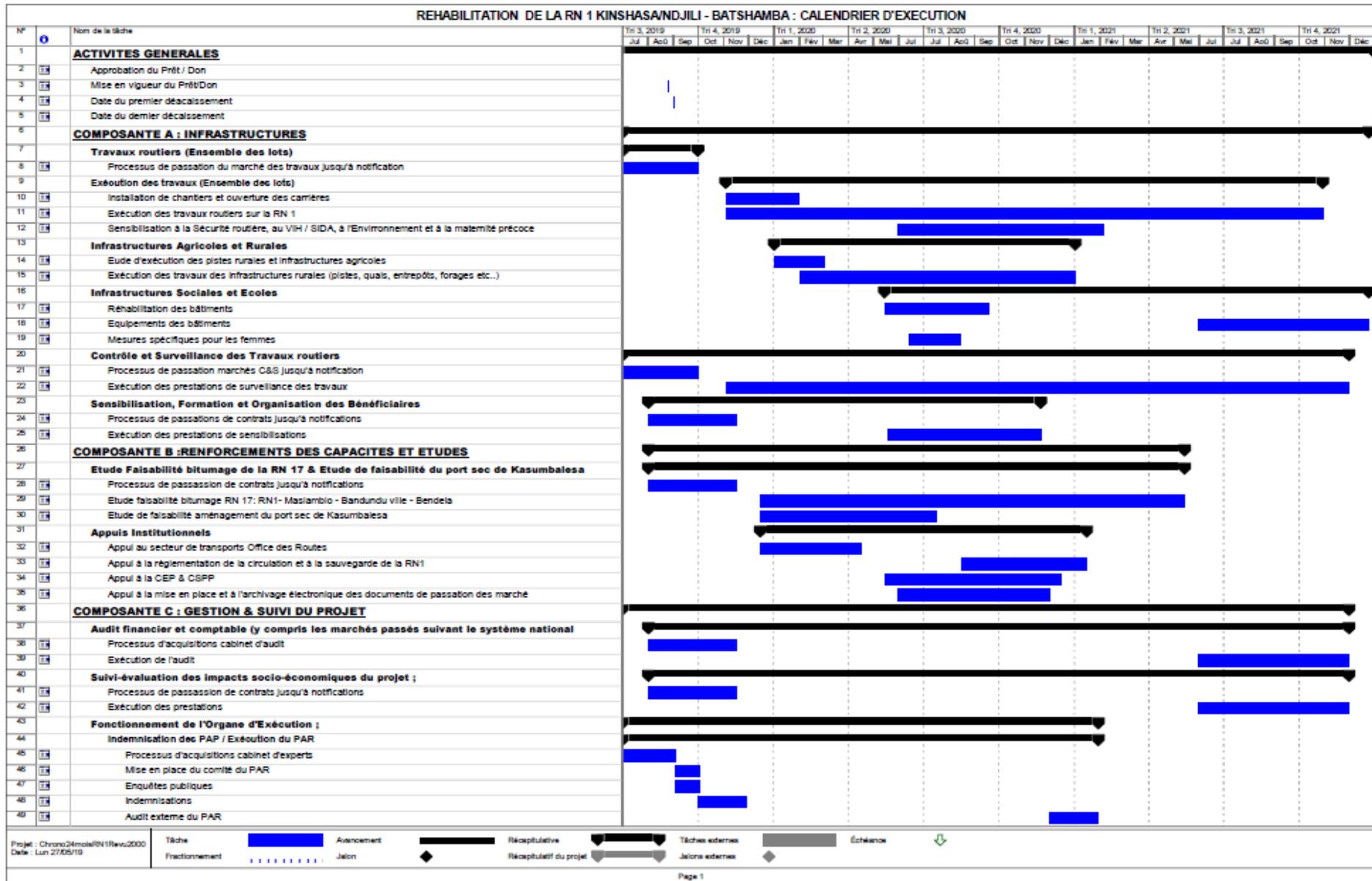
Gestion des connaissances

7. Les connaissances tirées du projet seront gérées à travers la composante « suivi-évaluation » dont la réalisation, incluant l'évaluation des impacts par les bénéficiaires, sera confiée à l'Institut National de la Statistique (INS). Disposant d'une bonne expertise déjà sur la section Loange-Lovua-Tshikapa, il devra compléter et réajuster les indicateurs d'impact clés afin de permettre une bonne évaluation du projet Tshikapa-Kamuesha et la production d'informations sur les résultats atteints et les effets produits. Ces connaissances seront intégrées dans la base de données routières et de développement socio-économique du pays, au niveau des Ministères des Infrastructures et de l'Agriculture & Développement Rural, de la Cellule Infrastructures (CI), de l'Office des Routes (OR) et de la Direction des Voies de Desserte Agricole (DVDA). Elles feront l'objet de diffusions sur le site Web de la Banque, dans les rapports annuels, le rapport d'achèvement et la revue post évaluation du FAD et serviront également à l'actualisation des documents de stratégie du pays.

VIII. CADRE LOGIQUE AXÉ SUR LES RÉSULTATS

Pays et titre du projet : République Démocratique du Congo – - Projet de réhabilitation de la RN1 – Section Kinshasa/Ndjili – Batshamba						
But du projet : Améliorer le niveau de service de la chaîne logistique de transport sur l'axe routier Kinshasa/Ndjili – Batshamba ainsi que les conditions de vie des populations de la zone d'influence du projet.						
CHAÎNE DES RÉSULTATS	INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VÉRIFICATION	RISQUES/ MESURES D'ATTÉNUATION	
	Indicateur (y compris les ISC)	Situation de référence	Cible			
IMPACT	Contribuer au désenclavement du pays et à la réduction de la pauvreté de la population.	1.% Réseau Routier d'Intérêt Général en bon état	1. En 2018 : 15 %	1. 20 % en 2021	Rapports statistiques du MITPR, de l'INS, du Linéaire de la RN1 de la CI	
	Effet 1 : Service et mobilité sur la section Kinshasa/Ndjili - Batshamba amélioré	1.1. Temps de parcours 1.2. Niveau de trafic 1.3. Index d'accès rural 1.4. Coût d'exploitation de véhicule (CEV) pour un VL	1.1 En 2018 : 11 h 1.2 En 2018 : 232 veh/j 1.3 : En 2018 : 25% 1.4 : En 2018 : 0,47 USD /Km	1.1. En 2021 : 8 h 1.2. En 2011 : 357 veh/j 1.3. En 2021 : 35% 1.4. En 2021: 0,31 USD /Km	Sources : Rapports de S&E Rapports études d'impact Rapports annuels du MITPR, du Ministère de commerce, Office de routes (OR) et de la Cellule Infrastructures(CI) Méthodes : Enquêtes, Revue de documents, Statistiques	<u>Risque 1</u> : Manque d'entretien et de maintenance de la route et des pistes rurales ; <u>Mesures d'atténuation</u> : - Programmation par l'OR, de la DVDA en rapport avec FONER à assurer l'entretien des routes des réseaux d'intérêt national, en particulier la RN1 -Formation des CLER et engagement de la DVDA à inscrire les pistes réhabilitées dans son programme d'entretien prioritaire
EFFETS	Effet 2 : Conditions de vie des populations de la ZIP améliorées	2.1 Nombre d'emplois directs créés y compris emplois verts 2.2 Taux de commercialisation des produits agricoles 2.3. Quantité de marchandises transportées	2.1 En 2018 :0 2.2 : En 2018 :570 USD 2.3. En 2018 : 55.680 tonnes	2.1 En 2021 : 10.000 h/m en 2018 et 25.000 h/m en 2021 dont 25% de femmes 2.2: En 2021 :680 USD 2.3. En 2021 : 94.099 tonnes		<u>Risque 2</u> : Augmentation des accidents <u>Mesures d'atténuation</u> - Limitation des vitesses exigée
PRODUITS	1. Tronçons de la route réhabilités 2 Infrastructures connexes réalisées 3. Etudes 4. Capacité des bénéficiaires renforcée	1. km de route couverte 2. km des pistes réhabilitées 2. Nbre d'infrastructures marchandes et d'AEP réalisées 3. Nbre d'études réalisées 4. Nbre de personnes sensibilisées au VIH et à la sécurité routière 4. Nbre de structures appuyées 4. Nbre de personnes formées	1. : 0 km 2. : 0 km 2. : 0 3. : 0 4. : 0 4. : 0 4. : 0	1. : 622 km en 2021 2. : 130 km en 2021 2. : 05 en 20201 3. : 02 4. : 120.000 en 2020 dont 50% femmes 4. : 10 en 2021 4. : 1500 en 2021 dont 60% des femmes	<u>Sources</u> : - Rapports de suivi de l'OR, du bureau de contrôle, du MITPR, des prestataires de services, et des missions de supervision, revue à mi-parcours,	<u>Risques</u> : (i) lenteur et le manque de transparence dans le processus de passation des marchés ; (ii) augmentation des coûts des travaux. <u>Mesures d'atténuation</u> : (i) Elargissement de la concurrence en jouant sur la taille des marchés de travaux; (ii) Les coûts du projet sont alignés sur ceux d'un projet similaire en cours d'exécution dans la même zone
	COMPOSANTES				RESSOURCES (FAD)	
ACTIVITÉS CLÉS	A. Travaux d'Infrastructures B. Appui Institutionnel et Etudes C. Gestion et Suivi du projet				COMPOSANTES	EN MILLIONS D'UC
					A. Travaux d'Infrastructures	36.14
					B. Appui Institutionnel et Etudes	6.26
					C. Gestion et Suivi du projet	1.57
					COÛT DE BASE	43.97
					Imprévus physiques	4.40
					Aléas financiers	2.20
				COÛT TOTAL	50.57	

CALENDRIER D'EXECUTION DU PROJET



RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION DU GROUPE DE LA BANQUE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION CONCERNANT UNE PROPOSITION DE PRET A LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO POUR LE FINANCEMENT DU PROJET DE REHABILITATION DE LA ROUTE NATIONALE N°1 SECTION KINSHASA/NDJILI – BATSHAMBA

La Direction soumet le présent rapport et la présente recommandation concernant une proposition d'un prêt de 50,57 millions d'UC à la République Démocratique du Congo (RDC), pour le financement du projet de réhabilitation de la RN1 de Kinshasa/Ndjili à Batshamba

I – Orientation stratégique et justification

1.1. Liens du projet avec la stratégie et les objectifs pays

1.1.1. Le projet est en conformité avec le Plan Directeur National Intégré des Transports de la RDC, seul document stratégique et technique actuellement disponible dans le pays. Grâce à l'appui de la Banque, le Gouvernement congolais a pu se doter en 2018 d'un Plan Directeur National Intégré des Transports (PDNIT) pour le développement des voies de communications susceptibles de connecter le territoire national, grâce aux différents modes de communication à savoir terrestre, ferroviaire, maritime, fluviale, lacustre et aérienne. Ce Plan constitue un outil de travail efficace pour la priorisation et l'exécution des projets d'infrastructures ainsi que l'exploitation des services des transports jusqu'à l'horizon 2040. Le Projet de réhabilitation de la RN1 – Section Kinshasa/Ndjili - Batshamba s'inscrit dans le cadre de l'opérationnalisation de ce Plan. Le projet s'aligne aussi à la contribution déterminée au niveau nationale du pays (CDN) pour la lutte contre le changement climatique, qui cible une contribution du secteur transport à l'objectif national de réduction de 17% de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2030.

1.1.2. Le projet est en conformité avec le premier pilier de la stratégie-pays de la Banque en RDC 2013-1017 prorogée en 2020, qui porte sur le « Développement d'infrastructures de soutien à l'investissement privé et à l'intégration régionale » dont les résultats attendus sont entre autre l'amélioration de la connectivité des infrastructures de transport. Il est en conformité avec le Programme National d'Investissement Agricole (PNIA).

1.2. Justification de l'intervention de la Banque

1.2.1. La section du projet (Kinshasa-Batshamba) est une partie de la RN1. Elle assure la liaison entre la ville province de Kinshasa, capitale de la République Démocratique du Congo et les provinces de Mai Ndombe, de Kwango, du Kwilu et du Kasai.

1.2.2. Cette connexion entre Kinshasa et Batshamba dont une des sections (Kwango-Kenge (72,80 km)) par ailleurs financée par la Banque est actuellement caractérisée par de grosses difficultés de parcours liées aux diverses dégradations du corps de la chaussée et de nombreuses têtes d'érosions qui menacent dangereusement la route de coupure. Ces dégradations sont en partie dues à un mauvais choix de la couche de base en sol ciment sur un sol limono-sableux des plateaux Batéké.

1.2.3. Dans ce cadre, le projet qui vise à permettre un niveau de service sécurisé entre Kinshasa et Batshamba, ainsi que la disponibilité d'infrastructures de bases et une amélioration des conditions de transport dans la ZIP, obéit à la stratégie du Gouvernement qui met un accent particulier sur la réhabilitation des grands axes routiers notamment la RN1 qui est l'un des maillons des Corridors de Développement CD-07, CD-08 et CD-09. L'Union européenne qui a financé la section Lufimi-Kwango envisage une intervention similaire.

1.2.4. Le projet est en cohérence avec deux des cinq priorités opérationnelles (High-5) de la Banque, celles visant à "Améliorer la qualité de vie des Africains" et "intégrer l'Afrique". Le projet est, par ailleurs, en phase avec les objectifs-clés de la Stratégie à Long Terme (SLT) de la Banque 2013-2022, qui privilégie un engagement renforcé dans les États fragiles et le développement des infrastructures de base pour une croissance inclusive et verte. Il est aussi en conformité avec la stratégie de la Banque visant à remédier à la fragilité et à renforcer la résilience en Afrique, grâce à un accès inclusif et équitable des populations aux services de base. Le projet contribue aussi à la mise en œuvre du plan d'action du changement climatique de la Banque dans son volet adaptation.

1.3. Coordination des donateurs

1.3.1. La coordination de l'aide est assurée par le Ministère des Finances à travers la cellule de suivi des Projets et Programmes (CSPP). Les autres bailleurs de fonds intervenant dans le secteur des transports sont : (i) la Banque mondiale ;(ii) la BADEA ; (iii) la coopération allemande GIZ ; (iv) le Department for International Development (DFID) ; (v) la Coopération belge ; (vi) l'agence japonaise pour la coopération internationale et (vii) l'Union européenne avec lesquelles les consultations ont été menées dans le cadre de la préparation de ce projet en vue d'assurer une harmonisation des actions. La coordination des bailleurs est établie à travers les réunions régulières du Groupe Thématique

Tableau 1.1 : Tableau récapitulatif des interventions des bailleurs de fonds				
Secteur ou sous-secteur*		Importance		
		PIB	Exportations	Main-d'œuvre
Transports, Agriculture et développement rural, y compris forêts		[50%]	[10%]	[70%]
Parties prenantes – Dépenses publiques annuelles (moyennes 2005-2018) *				
Gouvernement (millions USD)	Bailleurs de fonds	Montant (millions)		[%]
8 (2% des dépenses)	FAD	580,40 USD		2,58
	DFID	320,80 USD		1,43
	Union européenne	338,43 Euros		1,50
	Belgique	190,27 USD		0,84
	BM	1197,33 USD		5,32
	Coopération Chinoise	223,34 USD		0,99
	Coopération Japonaise	48,40 USD		0,21
	Autres (FIDA, USAID,.....)	19.579 USD		87,13
	TOTAL	22.477,97 USD		100
Niveau de la coordination de l'aide				
Existence de groupes de travail thématiques	Oui pour l'agriculture, mis en place dans le cadre du GCP Oui, le Groupe Thématique Infrastructures, Transports, NTIC et Habitat (GTITNH) a été mis en place en 2010 et redimensionné depuis 2013.			
Existence d'un programme sectoriel global	Oui pour le Transports–Plan Directeur National Intégré des Transports réalisée sur financement de la Banque, disponible depuis 2018 Oui pour l'Agriculture, un PNIA (2013-2020) élaboré fin 2013			
Rôle de la BAD dans la coordination de l'aide	L : groupes « Infrastructures » ; « Statistiques » - M : Autres groupes			
L : Chef de file ; M : membre (non chef de file) : Aucun : aucun rôle				
(*) Sources : Ministère du Plan				

Infrastructures, Transports, NTIC et Habitat (GTITNH).

La Banque assure le rôle de chef de file des groupes « Infrastructures » et « Statistiques ».

II - DESCRIPTION DU PROJET

2.1. Objectifs et Composantes du projet :

2.1.1. L'objectif global du projet est de contribuer au désenclavement du pays et à la réduction de la pauvreté de la population. L'objectif sectoriel du projet est l'amélioration et la sécurisation du niveau de service de la chaîne logistique de transport sur l'axe routier Kinshasa/Ndjili - Batshamba, notamment par la réhabilitation de la RN1 entre Kinshasa/Ndjili - Batshamba et le renforcement de la gouvernance du secteur des transports routiers afin d'assurer la durabilité des infrastructures existantes réalisés en partie sur financement de la Banque.

2.1.2. Le projet s'articule autour de trois composantes à savoir : (i) Travaux d'infrastructures ; (ii) Appui institutionnels et Etudes ; et (iii) Gestion et suivi du projet. Les questions du genre, de la prévention et de la sécurité routière, de la sauvegarde du patrimoine routier, de la lutte contre les maladies transmissibles et de la protection de l'environnement et de la lutte contre le changement climatique et la contribution à la croissance verte seront intégrées de manière transversale à toutes ces composantes.

Tableau 2.1 : Résumé des composantes du projet

N°	Nom de la composante	Description
A	TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES	<p>1. Infrastructures routières : A.1.1. Travaux de réhabilitation de la section Kinshasa/Ndjili – Kikwit-Batshamba A.1.2. Réhabilitation des Collecteurs et Végétalisation des talus ciblés ; A.1.3. Aménagement de 4 aires de stationnement (Bankana, Kenge, Masimanimba et à Kikwit) A.1.4. Contrôle et surveillance des travaux routiers.</p> <p>2. Infrastructures agricoles et rurales : A.2.1. Réhabilitation des infrastructures de base (une piste rurale Dumi (RN1)- Cité Guanela-Muliono-Bondo-Nkene-Mutiene (RN1) sur un linéaire de près de 40 km (y compris ouvrages d'art de type dalot);, un marché rural à Bankana, 05 entrepôts & latrines (petit port de Kwilu, à Bankana, à Batshamba, à Dumi, à Mutiene), 06 forages d'eau potable avec aménagement bornes fontaines, à la Cité Guanela, Muliono, Nkene, marché rural de Bankana, Institut Don Bosco à Kenge et l'ITPK à de Kikwit,) et Equipement forage existant de Batshamba en panneaux solaires; A.2.2. Equipement en pont bascule au marché de Bankana ; A.2.3. Contrôle et surveillance des travaux.</p> <p>3. Infrastructures sociales et écoles: A.3.1. Réhabilitation des bâtiments : réhabilitation de deux bâtiments de l'école technique mixte de saint Don Bosco à Kenge, réhabilitation/construction et équipement de la salle d'informatique, de deux dortoirs (garçons et filles) avec un réfectoire de l'Institut technique et professionnel de Kikwit ; réhabilitation des dortoirs du centre pour handicapé mentaux de la cité de Guanela, réhabilitation de trois locaux des directions provinciales OR à Kinshasa, à Kenge et à Kikwit, bureaux CSSP Kinshasa) et leur équipements ; A.3.2. Réhabilitation du centre de santé intégré à Batshamba A.3.3. Equipement des bâtiments techniques: panneaux solaires et groupes électrogènes, (instituts, ateliers) A.3.4. Contrôle et surveillance des travaux.</p> <p>4. Activités transversales : A.4.1. Sensibilisation à la sécurité routière, au VIH/SIDA, au virus Ebola et à la maternité précoce, violence faite aux femmes, la conservation du patrimoine et la protection de l'environnement dans la zone d'influence du projet ;</p>
B	APPUIS INSTITUTIONNELS ET ETUDES	<p>B.1. Appuis au secteur des transports : B.1.1. Appui à la réforme de l'OR et du FONER et Appui aux Directions provinciales de l'Office des Routes à Kinshasa, à Kenge et à Kikwit. B.1.2. Appui institutionnel à la réglementation de la circulation routière et à la sauvegarde de la RN1 ; B.1.3. Appui à la CEP & CSPP (formation en passation des marchés, gestion financière, et gestion des projets routiers) ; B.1.4. Appui à la mise en place de l'archivage électronique des documents de passation des marchés</p>

		<p>B.2. Etudes :</p> <p>B.2.1. Etudes de faisabilité pour le bitumage de la RN 17 (lot 1 : RN1-Masiambio 118 km, lot 2 Masiambio-Bandundu ville – Bendela, 162 km) ;</p> <p>B.2.2. Étude détaillée de faisabilité du port sec de Kasumbalesa</p> <p>B.2.3. Provision pour diverses études ;</p> <p>.</p>
C	GESTION ET SUIVI DE PROJET	<p>C.1. Audit financier et comptable ;</p> <p>C.2. Audit des marchés passés suivant le système national</p> <p>C.3. Suivi-évaluation des impacts socio-économiques du projet ;</p> <p>C.4. Fonctionnement de l'Organe d'Exécution ;</p> <p>C.5. Appui à l'unité de coordination et de suivi du projet</p> <p>C.6. Mise en œuvre du Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES):(i)Renforcement des capacités institutionnelles des services techniques des; (ii) renforcement institutionnel de la division Environnement de l'Office des Routes (iii) le plan de suivi, surveillance et renforcement des capacités; (iv) PAR.</p>

2.2. Solutions techniques retenues et solutions de substitution étudiées

Des solutions techniques suivantes ont été retenues pour chacun des lots. La plateforme existante permettra de réaménager une route de 7 m de large avec 1,00m d'accotements de part et d'autre de la chaussée. Pour les sections Kinshasa/Ndjili - Bukanga Lonzo (Lot 1) ;Bukanga Lonzo Mission - Village Kabemba (Lot 2) et Village Kabemba- Ville basse Kikwit (Lot 3), les travaux consisteront à la remise sous profil de la chaussée existante : (i) traitement des épaufrures de rive ; (ii) reconstruction totale des zones fortement dégradées ; (iii) réparation ou reconstruction des ouvrages d'assainissement ; (iv) reconstitution et végétalisation des talus ; (v) mise en œuvre de tapis d'enrobés des zones fortement dégradées sur 5 cm d'épaisseur après reconstitution de la structure de la chaussée et d'enduit superficiel tricouche sur les accotements.

2.2.1. Pour la section Ville basse Kikwit - Batshamba (Lot 4), il s'agira de la reconstruction de la traversée de Kikwit avec réseau d'assainissement correspondant, comprenant des travaux de point à temps sur les nids de poule, des épaufrures de rive, de reconstruction totale des zones fortement dégradées, des réparations ou reconstruction des ouvrages d'assainissement, de mise en œuvre de la couche de roulement par un tapis d'enrobés de 5 cm d'épaisseur sur les 59 km après réparation des dégradations constatées. Les accotements seront rafraîchis par la mise en œuvre d'enduit superficiel bicouche.

2.2.2. Les solutions techniques de substitution et les raisons de leur rejet sont reprises dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2.2 : Solutions de substitution envisagées et causes du rejet

Solution de substitution	Brève description	Cause du rejet
1. Utilisation un renforcement de la structure de la chaussée avec de l'enrobé sur toute sa longueur et largeur	Traitement des dégradations, rechargement avec du bon matériaux et mise en place d'un enrobé du type Binder	1. Solution très onéreuse.
2. Utilisation d'un revêtement en sable bitume (Sand-asphalt)	Traitement du sable au bitume	2. Absence de sable propre suffisant pour la production du sand-asphalt et faible performance par rapport au revêtement en béton bitumineux
3. Intervention sur toutes les infrastructures rurales connexes de la ZIP ou bien viser en priorité les bassins à haut potentiel de production ?	-Les infrastructures rurales sont dégradées. Leur réhabilitation nécessite beaucoup de moyens. - L'intervention dans le cadre de ce projet doit être ciblée, les ressources étant limitées. Elle s'est focalisée sur les sites prioritaires retenus avec les bénéficiaires.	3. Localisation des actions du Projet dans les bassins à haut potentiel de production car : - Les investissements seront plus efficaces pour l'approvisionnement du marché local en produits agricoles et la relance des flux commerciaux qui en découle - La concentration des actions sur les sites ciblés favorisera la complémentarité et l'amélioration de leurs impacts sur le terrain - Les pistes doivent faire la jonction avec la RN1 pour assurer l'évacuation des produits agricoles

2.3. Type de projet: Le projet est une opération d'investissement. En conséquence, le prêt-projet a été jugé approprié en tant qu'instrument pour la contribution de la Banque dans le financement de ce projet.

2.4. Coût du projet et dispositifs de financement

2.4.1. Le coût estimatif total du projet, y compris les imprévus physiques et les aléas financiers, hors taxes et douanes, est estimé à 50,57 millions d'Unités de compte, correspondant à 70,20 millions de Dollars US au taux courant d'avril 2019 (1 UC = 1,38825 USD). Ce coût découle des données quantitatives résultant des études techniques et de l'exploitation des données issues des récents appels d'offres pour les mêmes travaux sur le tronçon de route Kinshasa/Ndjili – Batshamba. La provision pour imprévus physiques est d'environ 10% tandis que celle relative aux aléas financiers est d'environ 5%. Le projet sera intégralement financé sur les ressources FAD. Une note de justification de la dérogation du pays au financement du projet est fournie en appendice II du présent rapport.

Tableau 2.3 : Répartition des coûts du projet par composantes (en million d'UC)

COMPOSANTES DU PROJET	Millions USD			Millions UC		
	FAD	ETAT	TOTAL	FAD	ETAT	TOTAL
A. TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES	50,13	0	50,13	36,14	0	36,14
B. APPUIS INSTITUTIONNELS ET ETUDES	8,68	0	8,68	6,26	0	6,26
C. GESTION & SUIVI DU PROJET	2,17	0	2,17	1,57	0	1,57
COÛT DE BASE	60,98		60,98	43,97	0	43,97
Imprévus physiques	6,10		6,10	4,40	0	4,40
Aléas financiers	3,05		3,05	2,20		2,20
TOTAL	70,13	0	70,13	50,57	0	50,57

2.4.2. Les tableaux ci-après fournissent les coûts récapitulatifs par catégorie de dépenses ainsi que le calendrier des dépenses.

Tableau 2.4: Calendrier prévisionnel des décaissements

COMPOSANTES DU PROJET	MILLIONS UC			TOTAL
	2019	2020	2021	
A. TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES	4,00	17,08	15,06	36,14
B. APPUIS INSTITUTIONNELS ET ETUDES	1,88	1,77	2,61	6,26
C. GESTION & SUIVI DU PROJET	0,17	0,75	0,65	1,57
COUT DE BASE	6,05	19,60	18,32	43,97
Imprévus physiques	0,61	1,96	1,83	4,40
Aléas financiers	0,30	0,98	0,92	2,20
COUT TOTAL	6,96	22,54	21,07	50,57

Tableau 2.5 : Répartition par catégories de dépenses

CATEGORIES	MILLIONS UC		
	M.L.	D.E.	Total
1. BIENS	0,26	1,57	1,83
2. TRAVAUX	5,10	28,92	34,02
3. SERVICES	1,08	6,18	7,26
4. FONCTIONNEMENT	0,08	0,46	0,54
DIVERS	0,05	0,27	0,32
COUT DE BASE	6,57	37,40	43,97
Imprévus physiques (10%)	0,66	3,74	4,40
Aléas financiers (5%)	0,33	1,87	2,20
COUT TOTAL	7,56	43,01	50,57

2.5. Zone et bénéficiaires visés par le projet

2.5.1. La zone d'influence du projet (ZIP) est constituée par : (i) la Ville-Province de Kinshasa dont la superficie est de 9 965 km² avec environ 11.860.000 hab. (2017) pour une densité de 1.713 hab./km²; (ii) la Province de Kwango dont la superficie est de 89 974 km² avec environ 1 994 036 hab. (2006) et une densité de 22 hab./km² et (iii) la Province de Kwilu dont la superficie est de 78.219 km² avec environ 5.490.000 hab. (2015) et une densité de 70 hab./ km². Le projet interviendra aussi à travers des ouvrages connexes sur la RN17 jusqu'à Bendela en passant par Bandundu Ville, le chef-lieu de la province du Kwilu. Les provinces concernées sont caractérisées par des activités agricoles et d'élevage, avec une forte concentration de population le long de la route.

2.5.2. La ZIP est traversée par de nombreuses rivières qui sont des affluents importants du Fleuve Congo. Les sols dans la zone du projet sont de nature sablo-limoneux, et argilo sableux constitués à de nombreux endroits de larges dunes couvertes d'une mosaïque de savanes herbeuses et arbustives, entrecoupées de forêt galeries, en particulier le long de la RN1.

2.5.3. Les bénéficiaires sont constitués des populations la capitale de la République Démocratique du Congo et les provinces de Mai Ndombe, de Kwango, du Kwilu (19.344.000 habitants) et des usagers de la route (commerçants, agriculteurs, chauffeurs, manutentionnaires etc.).

2.6. Approche participative pour l'identification, la conception et la mise en œuvre du projet

2.6.1. Aussi bien au cours des études technico-économiques que durant les missions de préparation et d'évaluation de ce projet, les différentes parties prenantes ont été actives. En effet, à Kenge et à Batshamba village, l'équipe du projet a organisé une assemblée de près de 80 personnes issues des

différentes parties prenantes au projet. Ces consultations ont été réalisées à chaque étape aussi bien à Kinshasa qu'au cours des visites de terrain dans les provinces de Kwango et de Kwilu. Des séances de travail ont été organisées non seulement avec les responsables des Ministères et services techniques concernés par ce projet, mais aussi avec les responsables des organisations non gouvernementales, les jeunes, les femmes, les PME et les partenaires techniques au développement intervenant dans le secteur (Union européenne et Banque mondiale) présents en RDC.

2.6.2. Ces différentes séances participatives ont permis : (i) de mieux appréhender les réalités vécues par les différents groupes sociaux de la ZIP, (ii) d'échanger sur les composantes du projet, et (iii) de convenir des aménagements connexes pouvant être réalisés dans le cadre de ce projet. Plusieurs associations ont mis par écrit leurs principales propositions ainsi que des devis estimatifs pour certaines demandes. Ces renseignements ont permis à l'équipe de la mission de statuer sur les aménagements connexes devant profiter au plus grand nombre de population.

2.6.3. Les concertations avec les autres PTF ont aussi permis de susciter un intérêt pour des interventions sur la RN1 à partir de Kamuesha jusqu'à Mbuji-Mayi. Ainsi, l'UE confirme son intention d'adopter la même approche pour le financement des travaux de Kamuesha en direction de Kananga sur 150 km. La participation des parties prenantes sera maintenue pendant la phase d'exécution du projet et ce, à travers la participation des représentants des Autorités provinciales aux missions de supervision et de revue à mi-parcours ainsi qu'au cours du suivi-évaluation de l'impact socio-économique de ce projet.

2.7. Prise en considération de l'expérience du Groupe de la Banque et des leçons tirées dans la conception du projet :

2.7.1. Le portefeuille actif de la Banque en République Démocratique du Congo au 31 mars 2019 comprend 31 opérations pour un montant total d'engagements nets de 975,8 millions d'UC. Il se répartit comme suit : (i) 25 projets nationaux d'un montant cumulé de 850,9 millions d'UC (87%), financés sur les ressources du FAD, de la FAT, de RWSSI et du PIF ; (ii) 6 opérations régionales d'un montant total de 124,9 millions d'UC (13%) financées par le FAD et le fonds NEPAD-IIPPF. Sur le plan national, les secteurs infrastructures (énergie, transports) représentent 73% du portefeuille, suivis du secteur de l'agriculture (12%), du secteur de la gouvernance (8%) et du secteur privé (5%) et du secteur social (2%). Cette répartition est en parfaite cohérence avec les orientations du DSP, les 5 priorités opérationnelles et la stratégie décennale 2013-2022 de la Banque.

2.7.2. Sur l'ensemble du portefeuille national, 50% des opérations présentent une performance satisfaisante, 17% des opérations présentent une performance moyenne et méritent un suivi particulier et 33% sont jugées non performantes. Les causes identifiées concernant les projets jugés non performants portent principalement sur (i) la difficulté concernant la mise en vigueur des prêts (2 projets), (ii) la difficulté à obtenir le premier décaissement dans le délai de 3 mois après la signature (3 projets), (iii) la lenteur dans le rythme global des décaissements (2 projets) et (iv) la lenteur dans le processus de passation des marchés (2 projets), (v) l'expiration de la date de clôture (1 projet). Pour éviter et mitiger ces difficultés récurrentes aux opérations de la Banque en RDC, le projet de réhabilitation et de sauvegarde la RN1 a prévu des mesures suivantes : (i) le recrutement par sélection basée sur les qualifications des consultants (SQC) des consultants individuels internationaux et nationaux pour appuyer l'UGP/OR dans les domaines clés du projet. La méthode de sélection choisie permet de finaliser le processus de recrutement dans le premier mois après l'approbation du projet et disposer d'un pool d'experts pour appuyer et accélérer la mise en œuvre ; (ii) confier le volet suivi-évaluation l'Institut National de la Statistique en RDC. La qualité du suivi-évaluation aura une incidence positive sur le rythme d'exécution (gestion, passation des marchés et décaissements).

2.8. Principaux indicateurs de performance

2.8.1. Les indicateurs d'impact retenus pour le suivi du niveau d'atteinte des objectifs de développement de ce projet sont les suivants : (i) niveau de production agricole, (ii) niveau de prix des produits agricoles et celui des produits de première nécessité, (iii) Index d'accès rural (pourcentage des populations rurales habitant à moins de 2 km d'une voie praticable en toute saison), (iv) niveau de trafic, temps de parcours, coûts d'exploitation de véhicule, (v) nombre d'emplois directs créés, (vi) niveau de revenu par ménage et par genre, (vii) taux de desserte en eau potable. Le suivi de ces indicateurs sera assuré avec l'appui d'un consultant (bureau ou ONG) qui validera les valeurs de référence pour chacun de ces indicateurs avant le début des travaux et procédera à l'évaluation de l'impact à la fin du projet.

2.8.2. Pour entreprendre ces réalisations dans les délais prévus, outre ces indicateurs de résultats, des indicateurs de performance de l'exécution ont été établis en rapport avec les indicateurs institutionnels de performance de la Banque. Il s'agit principalement : (i) du délai de mise en vigueur du prêt ; (ii) du délai de satisfaction des conditions préalables au premier décaissement des fonds ; (iii) des délais de passation des marchés ; (iv) de l'indicateur moyen de l'état d'avancement du projet ; et (v) de l'évolution du taux de décaissement en fonction du calendrier des dépenses. Ces indicateurs seront suivis lors des missions de supervision conjointe de la Banque et du Gouvernement et dans la gestion quotidienne du projet.

III -FAISABILITE DU PROJET

3.1. Performance économique et financière

3.1.1. En vue de l'analyse économique du projet, les routes du projet ont été subdivisées en lots. Pour chacune de ces sections, l'évaluation économique a été effectuée par le modèle HDM IV sur la base de l'analyse coûts/avantages entre les situations sans et avec projet, sur une période de 20 ans et un taux d'actualisation de 12%. La valeur résiduelle de l'investissement au terme de la période précitée est de 20%. Les trafics moyens journaliers annuels (TMJA) à l'année de mise en service de la route (2023) sont donnés dans le tableau ci - dessous.

Tableau 3.1 : Evolution du trafic

Section	Transport de passagers				Transport de marchandises			Total
	Voit.	P-U Jeep	Bus 20-30	Bus +30 sièges	Camion léger	Camion lourd	Ensemble articulé	
Kinshasa – Bukangalongo	352	541	237	40	27	24	7	1228
Bukangalongo - Ville Basse Kikwit	164	187	64	31	19	27	15	506
Ville Basse Kikwit - Batshamba	304	344	10	0	14	43	14	728
Mongata – Bandundu - Bendela	8	46	13	40	72	24	48	251

3.1.2. Les taux de croissance annuels retenus pour le trafic sont indiqués ci – après.

Tableau 3.2 : Taux de croissance annuel

Période	Transport Marchandises	Transport Passagers
2018-2025	11,25%	13,99%
2026-2030	9,12%	10,20%
> 2030	7,14%	6,90%

L'évaluation du coût des investissements et des gains économiques permet d'obtenir des taux de rentabilité interne (TRI) confortables pour l'ensemble des lots. Les détails sur chaque section sont fournis dans le tableau ci-dessous. En procédant à un test de sensibilité (augmentation du coût du

projet de 10% et réduction des avantages de 10%), le TRI reste satisfaisant. Le projet est donc économiquement rentable. Le tableau ci-dessous récapitule l'analyse économique du projet.

Tableau 3.3 : Taux de rentabilité

Paramètres économiques analysés	LOT 1	LOT 2&3	LOT 4	LOT 5	MOYENNE
Taux de Rentabilité Economique (TRI)	26,88%	23,29%	32,68%	30,77%	28,41%
Valeur Actuelle Nette (VAN) en Millions \$US	12	42	54	61	42,25
Test de sensibilité du TRE (variation de +10% des coûts et -10% des avantages)	22,39%	19,94%	28,55%	26,87%	24,44%

3.1.3. Les avantages attendus de la réalisation du projet se distinguent en bénéfices directs sur l'activité des transports (réduction des coûts d'exploitation des véhicules et des temps de parcours), l'augmentation de la production agricole et l'amélioration des revenus. En année de croisière, le projet permettra de mettre sur les marchés locaux une quantité additionnelle d'environ 185.000 tonnes de produits vivriers induite par les infrastructures de désenclavement et de commercialisation. Celles-ci permettront de faciliter l'écoulement des produits et la réduction des pertes post-récolte ; ce qui encourage les paysans à produire plus. En outre, les agri-commerçantes verront leur revenu mensuel passer de 380 à 660 USD et les revenus additionnels générés dans la zone d'intervention par l'amélioration de la production agricole atteindront en année de croisière, environ 613.555 USD. Par ailleurs, la dynamisation et le désenclavement des zones de production constitueront une contribution au maintien des populations en zone rurale et à la réduction des problèmes de chômage. Le projet permettra ainsi la création de 25.000 h/mois dont 25% pour les femmes. La distribution des équipements de transformation/conservation des produits agricoles, l'apprentissage des petits métiers, la réhabilitation et l'amélioration de la capacité d'accueil des centres de formation professionnelle et de réinsertion sociale permettront l'insertion de 1.500 jeunes filles et garçons dans la vie active.

3.1.4. D'autres avantages non quantifiés seront également induits tels que: l'amélioration de la plus-value des produits agricoles et de la productivité des cadres et autres bénéficiaires du renforcement des capacités, le développement des activités de commercialisation et de collecte, un meilleur accès de la population aux services de base et en général, diminution du taux de la pauvreté et amélioration de la sécurité alimentaire et résilience des communautés et des infrastructures aux aléas climatiques.

3.2. Impact environnemental et social

3.2.1. Le projet de réhabilitation et de sauvegarde de la RN1 de Kinshasa/Ndjili à Batshamba, est classé en catégorie 2, au plan environnemental et social compte tenu de la nature des travaux et d'un nombre de personnes affectées inférieur à 200 personnes. Le projet consiste en la réhabilitation d'une route existante sans élargissement de la chaussée ni déviations. Aucune aire protégée ne se trouve à proximité de la RN1 et les écosystèmes à protéger sont principalement les rivières Kwango et Kwilu qui sont des affluents importants du fleuve Congo et quelques marécages présents.

3.2.2. Les instruments des mesures de sauvegarde recommandés conformément au Système Intégré de Sauvegardes ISS de la Banque et à la réglementation et aux politiques en place en RDC, consistent en une Etude d'Impact Environnemental et Sociale (EIES), un Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) et un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) abrégé, en raison du nombre limité de personnes affectées. Les études ont été produites et ont été validées en Mai 2018 par l'ACE. Les résumés des études ont été postés sur le site web de la Banque au cours du mois de Mai, pour une période de 30 jours avant le passage du projet au Conseil.

Impacts négatifs

3.2.3. Les visites effectuées sur terrain ont permis de constater que dans l'ensemble la nature et les travaux prévus dans le projet ne devraient pas entraîner des impacts irréversibles. Ces travaux consisteront principalement en la réhabilitation et le bitumage de la chaussée de 7m de large, la réhabilitation des accotements, du réseau de drainage et des collecteurs mais aussi la stabilisation des talus et leur végétalisation. Les impacts environnementaux et sociaux prévus par le projet seront pour la plupart temporaires et maitrisables si les mesures décrits dans le PGES et le PAR sont effectivement mis en œuvre.

Impacts positifs

3.2.4. Les impacts bénéfiques de la route et des pistes rurales réhabilitées sur le milieu physique se traduiront par l'amélioration des ouvrages hydrauliques qui contribuera à la lutte contre l'érosion des sols, à la protection des ressources en eau et à la mise hors inondations des riverains de la route et des pistes rurales. Les aménagements de lutte antiérosive (bassins de laminage, plantation d'espèces végétales dans les zones de talus, stabilisation des zones d'érosion, estacades, murets) réduiront les phénomènes d'éboulement et d'érosion tout en contribuant à la pérennité de la route.

3.2.5. Sur le milieu humain, elles se traduiront en phase de réhabilitation de l'axe, le projet va offrir des opportunités d'emplois pour les populations locales notamment les jeunes et les femmes pour la main d'œuvre non qualifiée et le petit commerce. Les impacts positifs en phase d'exploitation de la route porteront sur : (i) une réduction des temps de parcours assortie d'une facilitation des accès aux centres administratifs, économiques, éducatifs, médicaux de Kenge, de Masimanimba et de Kikwit ; (ii) une création d'emplois évaluée à près de 25.000 hommes/mois au total ; (iii) une facilitation de la commercialisation des produits agricoles le long des axes traversés; (iv) le désenclavement des villages et centres urbains le long de l'axe et l'amélioration des conditions de vie par un meilleur accès aux biens et aux services y compris une amélioration de l'accès à l'eau potable ; (v) l'amélioration du niveau de service et de sécurité de la RN1.

Programme de bonification et d'atténuation des impacts négatifs

3.2.6. L'atténuation des effets négatifs identifiés du projet, en phase d'exécution du projet, reposera principalement sur l'organisation des travaux et l'équipement des bases vie, tel que préconisé dans le cahier des charges de l'Entreprise, sous la supervision de la Mission de contrôle. Ces mesures porteront sur : (i) le choix judicieux des sites d'installation des aires des chantiers et des bases vie ; (ii) le stockage et la gestion des dépôts de matériels et produits susceptibles de libérer des matières polluantes ainsi que des substances inflammables et dangereuses ; (iii) la mise en place des plans de circulation des engins et de signalisation et la gestion des risques liés aux chantiers; (iv) l'organisation des mouvements de terres sur les sites de prélèvement et leur remise en état à l'issue des travaux ; (v) la réduction des émissions de poussières ; (vi) la collecte et l'évacuation des rejets liquides et solides et, partant, des risques de pollution des eaux ; (vii) la gestion des risques d'érosion et l'évaluation régulière de la stabilité des sols (identification des zones vulnérables à l'érosion, stabilisation des talus) ; (viii) le strict respect de la législation du travail, etc.

3.2.7. Le PGES dont le coût total est de 371 305 USD, soit 0.65% du coût total du projet, comprend : (i) Renforcement des capacités institutionnelles des services techniques des administrations (50 000 USD) ; (ii) renforcement institutionnel de la division Environnement de l'Office des Routes (110 000 USD) (iii) le plan de suivi, surveillance et renforcement des capacités (100 000 USD) ; et (iv) le Plan d'Action de Réinstallation préparé par le Gouvernement prenant en compte l'ajout des actifs agricoles et des activités commerciales (indemnités, mesures d'accompagnement et suivi pour un montant

d'environ 111 305 USD). Suivant les dispositions institutionnelles congolaises, la responsabilité du suivi des réalisations du projet sera organisée et présidée par le MITPR en étroite collaboration avec le Ministère de l'Environnement, Conservation de la Nature et Tourisme (MECNT) et l'Agence Congolaise de l'Environnement (ACE). Le MITPR, par le biais de l'Unité Environnementale de l'Office des Routes, assisté de celui de la Mission de Contrôle (MDC), effectueront le suivi régulier de la mise en œuvre du PGES jusqu'à la réception des travaux. Ils veilleront à ce que les clauses environnementales et sociales soient insérées dans les Dossier d'Appels d'Offre (DAO) et les contrats des entreprises des travaux. Ils seront appuyés par l'Administration Territoriale qui constituera l'interface entre les populations et le projet et aidera à la gestion des plaintes.

Changement climatique

3.2.8. La RDC connaît une grande diversité climatique ; les zones climatiques de Kinshasa et du Bandundu (climat équatorial) dans lesquels se trouve la ZIP sont caractérisés par des températures variant entre 24.9 et 28.4 degrés Celsius et des pluies abondantes d'environ 1.500 mm/an réparties tout au long de l'année. L'indice ND-GAIN¹ de la RDC est de 32,5, le 7ème plus bas en Afrique, en raison d'un score de vulnérabilité élevé et d'un faible indice d'état de préparation. Cet indice reflète une grande urgence d'agir ainsi que les besoins grandissants du pays en matière d'investissements et d'innovations pour une amélioration en sa capacité de réaction.

3.2.9. Le processus d'identification des risques climatiques à travers le système de sauvegardes climatiques de la Banque (CSS), classe le projet en catégorie II. Le changement climatique pourrait bien contribuer à augmenter les risques d'érosion et de glissements de terrain à cause de l'intensité de plus en plus forte des précipitations. Les routes qui transitent par les zones à relief escarpé pourraient être plus exposées à : a) l'érosion fluviale par la dégradation des berges ou des murs de soutènement ; b) l'endommagement des routes des suites des glissements de terrain et/ou ; c) l'endommagement des ponts ou des caniveaux durant les périodes de pointe du débit. Aussi, on pourra noter les risques d'inondation auxquels sont exposées les routes du projet ; l'impact des pratiques d'entretien du réseau routier (l'entretien efficace des routes, y compris le remplissage des nids de poule, le curage des systèmes de drainage et des caniveaux, et le contrôle du chargement des véhicules permettra de prolonger la durée de vie des routes du projet). Aussi, les chaussées bitumées dureront plus longtemps et seront, par conséquent, beaucoup plus exposées aux impacts résultant du changement des conditions climatiques, ce qui pourraient induire l'affaissement ou la dégradation de la surface de la route dus aux fortes chaleurs. Il est donc important de considérer l'augmentation des précipitations et les chaleurs intenses dans les travaux de réhabilitations prévues. Le projet a intégré la sensibilisation et l'éducation sur l'adaptation des infrastructures au changement climatique pour pallier à certains de ces risques.

3.2.10. La résilience du projet face au changement climatique nécessitera une surveillance soutenue du réseau routier. Le projet prévoit traiter les talus de remblais et déblais le long de la RN1 par une végétalisation systématique, en particulier dans les zones où s'observe déjà un ensablement important de la route, afin de freiner l'érosion sur les fossés, les descentes d'eau et les collecteurs.

Genre et activités spécifiques pour les femmes

3.2.11. Afin de contribuer au renforcement de l'autonomisation des femmes et ainsi rendre le projet davantage inclusif, des activités spécifiques aux femmes seront intégrées dans le projet et permettront de renforcer de façon directe et indirecte l'autonomisation économique de près de 50.000 femmes par

¹ L'indice de pays ND-GAIN résume la vulnérabilité d'un pays au changement climatique et à d'autres défis mondiaux, ainsi que sa volonté d'améliorer la résilience.

une meilleure insertion et un meilleur accès à l'économie productive. Les communautés locales qui bénéficieront des ouvrages connexes recevront un appui organisationnel de la part de la DVDA pour mettre en place des comités d'entretien et de gestion locaux de ces ouvrages. Les femmes et les jeunes seront encouragés à s'organiser en coopératives/associations pour bénéficier des ouvrages construits: étals dans les marchés, entrepôts et pourront recevoir à la demande des outils aratoires, moulins ou kits de séchage des produits agricoles. En outre, il a été constaté que compte tenu des barrières culturelles, très peu de femmes travaillent dans le secteur des BTP, qui pourtant est pourvoyeur de beaucoup d'emplois pouvant être pris en charge par elles. Il sera demandé à l'Agence d'Exécution de travailler davantage avec l'entreprise en charge des travaux pour privilégier toute femme qui serait demandeur d'emploi lors de la mise en œuvre du projet. Le projet appuiera aussi l'éducation des jeunes filles de l'école technique de Kikwit où les jeunes ingénieures seront intéressées au métier des BTP à travers des opportunités de stages.

Social

3.2.12. Réinstallations : La destruction de quelques actifs commerciaux, pour la plupart en matériaux non durable, est envisagée lors des travaux et en particulier pour la construction des aires de stationnement et autres ouvrages. Le PAR a identifié 25 personnes affectées par des pertes de revenus commerciaux et locatifs le long de la RN1, et notamment aux entrées des agglomérations. En conséquence, un plan de réinstallation abrégé (PARA) a été préparé pour la compensation des actifs endommagés. Le coût du PARA, qui intègre l'accompagnement des PAP pour la localisation de nouveaux emplacements et l'appui aux personnes vulnérables est de 111 305 USD et sera pris en charge par le projet.

3.2.13. Questions transversales : Afin de contribuer au respect des objectifs de la politique en matière de VIH/SIDA du pays, un programme consistant de sensibilisation des populations riveraines à la sécurité routière, au VIH/SIDA, au virus Ebola, à la maternité précoce, la violence faite aux femmes, la conservation du patrimoine et la protection de l'environnement dans la zone d'influence du projet sera mise en place.

3.2.14. Sécurité routière : **La sécurité routière constitue un défi majeur le long de la RN1** : En effet la chaussée à deux voies et les accotements sont régulièrement occupés par des piétons mais aussi des étals ou des échoppes plus ou moins temporaires au niveau des villages et des centres urbains, réduisant dangereusement l'espace donné aux véhicules. Avec la réhabilitation de la route, il est à prévoir une augmentation du trafic routier y compris par les camions de gros tonnages. Dans le but d'atténuer les effets sociaux négatifs du projet, un programme consistant de sensibilisation en matière de sécurité routière sera réalisé. L'aménagement des aires de stationnement aux abords des centres urbains (Bankana, Kenge, Masimanimba et Kikwit) et des mesures de limitation de vitesse et de signalisation permettront de réduire les risques d'accidents.

3.2.15. Impacts socio-économique : selon le rapport d'évaluation de la sécurité alimentaire de 2017-2018 de la RDC, la production agricole dans les deux provinces repose principalement sur les racines et tubercules (manioc et patate douce) ainsi que les oléagineux (arachides et palmiers à huile). Il est à noter que les prix des produits alimentaires sont élevés et la tendance générale est à la hausse en raison principalement de problèmes de commercialisation des produits alimentaires de base liés au mauvais état des routes et voies de dessertes agricoles (70%), de l'insécurité (9%), aux tracasseries administratives (8%), au problème de stockage (8%) et au manque d'encadrement (5 %). Le problème d'insécurité est plus prépondérant dans les bassins Centre, à l'Est et au Sud. Le présent projet de réhabilitation de la RN1 et les ouvrages connexes tels que les routes de dessertes agricoles et les aires de stockage constituent une réponse aux problèmes de sécurité alimentaire que connaît le pays.

3.2.16. Par sa capacité à pourvoir des emplois directs aux populations rurales, le projet contribuera à réduire la pauvreté dans la ZIP en permettant à ces populations et plus particulièrement les jeunes d'avoir accès à la formation professionnelle afin d'apprendre un métier et pouvoir trouver l'emploi après la formation. Afin d'encourager les jeunes à l'apprentissage d'un métier, le projet a retenu la réhabilitation et l'équipement de deux dortoirs à l'institut professionnel de Kikwit. Le projet travaillera aussi à la réhabilitation et l'équipement du centre des jeunes handicapés mentaux de Maluku en province de Kinshasa car ce centre permet leur réinsertion à travers des activités agricoles, de maraichage, pisciculture et élevage car ce centre constitue un pôle de développement pour les communautés locales.

3.2.17. Le petit port au bord de la rivière Kwilu bénéficiera de la construction d'un grand entrepôt pour le stockage des produits agricoles transportés par des pirogues depuis l'hinterland. L'évacuation des produits agricoles sur Kinshasa pourra ainsi se faire d'une manière plus organisée. Le projet intégrera la sensibilisation à l'éducation financière dans les activités de sensibilisation au profit des jeunes bénéficiaires des emplois dans le cadre des travaux pour qu'ils épargnent une partie de leurs revenus pour le développement de quelques activités génératrices de revenus susceptibles de leur permettre de stabiliser leur niveau de revenus.

IV –EXECUTION

4.1. Dispositions en matière d'exécution

4.1.1. L'Office des Routes, structure pérenne en République Démocratique du Congo en charge de l'entretien et de la gestion du réseau routier national, jouera le rôle de l'Organe d'Exécution du Projet. Il a été créé en son sein une Cellule d'Exécution du Projet (CEP) qui aura en charge le suivi, la gestion technique, administrative, comptable, financière et organisationnelle du projet. Cette CEP est composée de : (i) un coordonnateur (ingénieur génie civil) ; (ii) trois responsables de site (ingénieurs génie civil) ; (iii) un responsable de la gestion financière et comptable ; (iv) un spécialiste en passation des marchés et un assistant en passation des marchés; (v) un environnementaliste ; et (vii) un personnel administratif de soutien. Les Experts techniques (Coordonnateur, Ingénieur Génie civil, assistant de passation de marché et le personnel administratif de soutien) ont été désignés au sein de la Direction Général de l'Office des Routes. Les Curriculum Vitae des Experts clés de la CEP ont été soumis préalablement à la Banque pour examen et avis avant nomination. Le spécialiste de passation des marchés, le responsable de la gestion financière et le comptable seront recrutés sur une base compétitive, après appel à candidature et avis de non objection de la Banque.

Mécanismes de suivi

4.1.2. Un comité de pilotage, constitué de la Cellule de Suivi des Programmes et Projets (CSPP) du Ministère des Finances (Président), de l'Office des Routes (Vice-président), du FONER (Secrétariat) du Secrétariat Général des Travaux Publics (Membre), du Secrétariat Général aux Transports (Membre), du Secrétariat Général du Développement Rural (Membre) assurera la coordination et l'unité de suivi du projet.

4.1.3. En sa qualité d'agence d'exécution, la Direction Générale de l'Office des Routes (OR) assurera le suivi de la mise en œuvre physique et financière du projet. Elle produira des rapports semestriels sur les réalisations physiques et financières de ce projet. Les missions de supervision conjointes (Banque et gouvernement) seront également une occasion pour faire le point sur le niveau de mise en œuvre du projet. La Direction Générale de l'Office des Routes sera appuyée par l'Institut National de la Statistique (INS) pour le suivi-évaluation de l'impact socio-économique du projet. Il sera réalisé deux études : (i) l'établissement de la situation de référence avant le début des travaux ; et (ii) l'évaluation

de l'impact socio-économique à la fin du projet.

4.2. Dispositions en matière d'acquisition des biens, travaux et services

4.2.1. Politique et cadre de passation des marchés applicables : Toutes les acquisitions de biens, travaux et services de consultants financés par les ressources de la Banque seront effectués conformément à la Politique de passation des marchés pour les opérations financées par le Groupe de la Banque (« Politique d'acquisition de la BAD »), édition d'octobre 2015 et conformément aux dispositions énoncées dans l'Accord de financement. En application de cette politique et suite aux différentes évaluations conduites, il a été convenu que : (a) Les Travaux de Infrastructures agricoles, rurales, sociale et la réfection des bâtiments administratifs ainsi que celles des Biens relatifs aux équipements et fournitures diverses pour les infrastructures agricoles/rurales, les moyens roulants et, les équipements d'appui à l'unité de coordination et de suivi de projet se feront conformément au système de passation des marchés du pays (SPMP) (« Système National ») incarné par la Loi 10/010 du 10 avril 2010 relative aux Marchés Publics (« LRMP ») et ses textes d'application; (b) les acquisitions de tous les biens et travaux prévus autres que ceux cités ci-dessus ainsi que celles de tous les services de prestations intellectuels se feront conformément au système de passation des marchés de la Banque (« Système de la BAD »).

4.2.2. La Banque se réserve cependant la possibilité de demander à l'Emprunteur de revenir à l'utilisation du Système de la Banque si (i) le cadre légal des marchés publics de la RDC venait à changer pour évoluer vers un système non satisfaisant pour la Banque ; (ii) les modalités particulières décrites au paragraphe B.5.7.1 des Annexes Techniques n'étaient pas respectées par l'organe d'exécution. L'utilisation du Système National pour l'acquisition de certains besoins permettra d'améliorer l'efficacité sans renoncer aux responsabilités fiduciaires de la Banque qui se fera à travers une série de mesures mise en place et décrites au paragraphe B.5.7 de l'Annexe Technique B.5. Cette amélioration de l'efficacité se fera entre autres grâce aux actions suivantes : (i) une meilleure appropriation du système de passation des marchés à utiliser par l'organe d'exécution ; (ii) un gain de temps avec l'absence d'un deuxième contrôle (après celui des entités nationales) que représente la revue préalable de la Banque.

4.2.3. Evaluation des risques et des capacités en matière d'acquisitions (ERCA) : Afin de tenir compte des spécificités du projet, la Banque a évalué : (i) les risques aux niveaux national, sectoriel et du projet ; et (ii) les capacités de l'organe d'exécution. Les résultats de ces évaluations ont conclu à un niveau de risque substantiel pour la passation des marchés du projet. Toutefois, des mesures d'atténuation appropriées ont été proposées dans l'annexe technique pour permettre une mise en œuvre satisfaisante du projet.

4.2.4. Modalités particulières dues à l'utilisation du système national : Le recours à l'utilisation du système national exige la mise en œuvre des mesures particulières pour permettre à la Banque de continuer à assurer sa responsabilité fiduciaire même dans ce cas. Ces mesures sont décrites au paragraphe B.5.7 de l'annexe technique B5 et portent sur les aspects suivants : (i) l'éligibilité ; (ii) l'audit des marchés publics ; (iii) la gestion des plaintes ; (iv) la publication des résultats des Appels d'offres ; (v) le contrôle du caractère raisonnable des prix et; (vi) les rapports.

4.3. Dispositions en matière de gestion financière et aux décaissements

4.3.1. Dispositions relatives aux décaissement : Les décaissements au titre des ressources de la Banque destinés au projet se feront conformément aux procédures de la Banque. Les méthodes de décaissement retenues sont : (i) la méthode du paiement direct, (ii) la méthode du fonds de roulement, et (iii) la méthode du remboursement. Les modalités de décaissement sont précisées dans les annexes

techniques et seront repris dans les documents de négociation du projet y compris la lettre de décaissement.

4.3.2. Gestion financière et audit : L'évaluation des capacités de la Direction Générale de l'Office des Routes (DG-OR) désignée en qualité d'organe d'exécution du projet au sein du Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction (MITPR) a été menée conformément à la politique en vigueur pour la gestion financière des opérations. Sur la base des leçons tirées de la gestion financière des projets routiers en cours et achevés ainsi que des informations recueillies à travers le questionnaire et les entretiens avec l'équipe en place à la DG-OR, il ressort que les capacités en place méritent d'être renforcées afin d'assurer une gestion financière conforme aux exigences minimales de la Banque.

4.3.3. Des mesures préalables visant le renforcement des capacités de la DG-OR ont été proposées en matière de gestion comptable et des actifs, la fonctions d'audit interne, et le suivi des audits externes sont proposées afin d'atténuer le niveau du risque fiduciaire jugé important à l'évaluation. De ce fait, la responsabilité de la gestion financière de l'ensemble des composantes du projet sera assurée par la DG-OR qui bénéficiera d'un renforcement de ses capacités. La Direction Générale de l'Office des Routes dispose d'un Département Financier opérationnel en charge des activités de gestion financière des ressources de l'Etat et des Partenaires Financiers. Le Département financier se chargera avec l'appui d'une assistance technique en gestion financière de : (i) la supervision des tâches financières et comptables, (ii) la mise en place des outils de gestion (logiciel et manuel), (iii) le renforcement du dispositif de contrôle interne au sein de l'OR et du projet, (iv) la préparation des rapports financiers intérimaires, et des états financiers annuels, (v) le suivi des activités d'audit et la transmission des rapports d'audit à la Banque. Les modalités de gestion financière du projet sont détaillées dans les annexes techniques B4.

4.3.4. L'équipe financière au sein de la Direction financière sera formée aux procédures de la Banque, et un manuel de procédures dédié à la gestion du projet sera élaboré avant le premier décaissement sous la supervision du spécialiste en gestion financière basé au bureau de la Banque à Kinshasa en collaboration étroite avec l'équipe de la DG-OR dont les capacités seront renforcées en matière d'élaboration et de mise à jour des manuels, de suivi des audits et des décaissements.

4.3.5. Les comptes du projet distincts de ceux de l'Office des Routes seront établis annuellement sous la responsabilité de la DG-OR et arrêtés conformément à la législation comptable en RDC en même temps que ceux des autres activités de l'OR feront l'objet d'un audit annuel par un auditeur indépendant à recruter sur les ressources du projet. Les audits annuels du projet financés sur les ressources du FAD seront effectués par un Cabinet d'audit externe indépendant recruté sur une base compétitive et conformément aux termes de référence (TdR) type de la Banque à adapter pour tenir compte des spécificités du projet.

4.4. Suivi-évaluation

4.4.1. Un dispositif fonctionnel pour le suivi-évaluation (S&E) de ce projet sera mis en place dès le démarrage de ses activités. Ce dispositif devra permettre de : (i) suivre le niveau d'exécution de différentes activités prévues dans ce projet ; et (ii) apprécier dans quelles mesures ses objectifs de développement ont été atteints à la fin en procédant à l'évaluation de son impact socio-économique. Le suivi de l'exécution de chaque composante sera assuré par la Cellule d'Exécution du Projet de l'Office des Routes (CEP/OR), Organe d'Exécution du Projet et le principal acteur en charge des activités connexes. La DVDA sera impliquée dans le déroulement des activités du projet notamment en ce qui concerne les pistes de desserte agricoles et les forages d'eau. Les différentes missions de supervision,

internes et externes, seront également une occasion pour faire le point sur le niveau du déroulement du projet. Des rapports réguliers (trimestriels et annuels) sur l'exécution seront produits par l'Office des Routes et mis à la disposition de la Banque.

4.4.2. En ce qui concerne le suivi-évaluation de l'impact de ce projet, deux études seront réalisées par l'INS : (i) Etablissement de la situation de référence avant le début des travaux ; et (ii) Evaluation de l'impact socio-économique à la fin du projet. Ces deux études porteront sur les mêmes indicateurs d'impact (figurant dans le cadre logique) et à partir d'une méthodologie similaire. L'évaluation quantitative de l'impact sera complétée par une évaluation de la perception des bénéficiaires sur les changements survenus dans leur milieu et qu'ils attribuent à la réalisation du projet. Cette évaluation par les bénéficiaires se fera en privilégiant des outils participatifs de collecte de données.

4.4.3. **Calendrier d'exécution et de supervision** : Le projet sera exécuté de juillet 2019 à décembre 2021, soit une durée globale de 30 mois. Au cours de son exécution, la Banque entreprendra des missions de supervision conjointe avec les Administrations de la RDC (OR, DVDA, FONER...). Le tableau ci-après indique les dates-clés du programme prévisionnel de supervision du projet.

Tableau 4.1 : Programme prévisionnel de supervision

Période	Activité	Composition de l'équipe
08/2019	Mission de lancement	Chargé du projet (1 Ingénieur des Transports, 1 Economiste des transports, 1 Chargé/Décaissement, 1 Chargé/Acquisitions, 1 Chargé/Financier + COCD
11/2019	Supervision	Chargé du projet + 1 Socio économiste, 1 environnementaliste + COCD
1/2020	Supervision	Chargé du projet + COCD + 1 Ingénieur des Transports
06/2020	Supervision	Chargé du projet + 1 Socio économiste + 1 environnementaliste + COCD
11/2020	Supervision	Chargé du projet + 1 Socio-économiste + 1 environnementaliste + COCD
05/2021	Supervision	Chargé du projet + 1 Socio-économiste + 1 environnementaliste + COCD
09/2021	Supervision	Chargé du projet + 1 Socio-économiste + 1 environnementaliste + COCD
12/2021	Rapport d'achèvement	Chargé du projet + 1 Socio-économiste + 1 environnementaliste + COCD

4.5. Gouvernance

4.5.1. Les indicateurs de gouvernance de la RDC restent encore en deçà de la moyenne de l'Afrique subsaharienne. Le pays est en effet classé respectivement dans le 5^e et 10^e percentile pour les dimensions « contrôle de la corruption » et « voix et reddition des comptes » selon le classement de la Banque Mondiale. Les mécanismes de dévolution des responsabilités devront être précisés pour rendre effective la stratégie du Gouvernement en matière de décentralisation et de transfert de compétences et de ressources financières, notamment aux provinces. Avec un indice de perception de la corruption de 21 sur 100, la RDC se classe au 160^e rang sur 176 pays selon le rapport 2017 de Transparency International et les efforts parfois vigoureux déployés par le Gouvernement pour infléchir cette situation, n'ont pas toujours porté les fruits escomptés.

4.5.2. A la suite de la mise à jour du DSP 2013-2017 à fin 2020, la Banque s'est engagée à conduire une nouvelle évaluation du risque fiduciaire avant la fin de l'année 2019 au titre du programme hors prêt. L'évaluation du risque fiduciaire menée (en septembre 2015) dans le cadre de la revue à mi-parcours du DSP 2013-2017 actualisé à fin 2018 avait conclu sur un risque important. Bien que disposant de la LOFIP, la RDC doit encore relever de nombreux défis en matière de gouvernance en raison du retard constaté dans la mise en œuvre des réformes de la gestion des finances publiques. La mise en œuvre de la LOFIP est en cours et la Plan Stratégique des Réformes des Finances Publiques 2010 jugé trop ambitieux par les PTF fait l'objet d'une mise à jour. Le dialogue avec les autorités est engagé avec la mission annoncé du FMI au titre de l'Article IV, et le Gouvernement a sollicité des Partenaires le financement d'un nouveau PEFA (Cadre d'Evaluation des Performances des Finances

Publiques) qui permet de mener une étude diagnostic sur les finances publiques. Dans le cadre de ses opérations, la Banque appuie la RDC à travers le projet PAMRIM FP approuvé en 2018 dont les composantes permettent de renforcer les administrations chargées de la mobilisation des recettes internes dont une part pourrait servir en autres, au financement des projets, l'administration chargée de la reddition des comptes et la Cour des comptes. Bien que le pays ait pris connaissance de l'initiative pour la transparence dans le secteur des constructions (COST), lancée sous l'égide de DFID et de la Banque Mondiale, son adhésion à ladite initiative n'est pas encore effective.

4.5.3. Les risques de mauvaise gouvernance liés au présent projet se situent principalement au niveau du processus de passation et d'exécution des marchés. Ce risque sera atténué par : (i) la présence d'un Expert en passation des marchés de haut niveau au sein de l'Unité de gestion ; (ii) la tenue des sessions d'informations et à l'assistance technique auprès des CEP qui permettent une meilleure appropriation des règles et procédures de la Banque qui se traduit par une meilleure qualité à l'entrée des dossiers d'acquisitions, de gestion financière et d'acquisition ; (iii) l'existence d'un manuel de procédures administratives, financières et comptables ; (iv) le contrôle de la Banque aux différentes étapes sur le processus des acquisitions à travers des avis de non objection ; ainsi que par (v) les supervisions et les audits financiers du projet. De plus, COCD apportera un appui sur place à l'OE en matière de passation et de gestion de marchés ainsi que de gestion financière.

4.6. Durabilité

4.6.1. La durabilité de la route nationale n°1 et des infrastructures rurales connexes à réhabiliter dans le cadre du présent projet dépendra des principaux facteurs suivants : (i) la qualité des études techniques préalables aux travaux ; (ii) la qualité des travaux exécutés ; (iii) l'exploitation des infrastructures ; (iv) la gestion des véhicules en panne abandonnés dans l'emprise de la chaussée et (v) le niveau et la qualité de l'entretien courant et périodique.

4.6.2. *Pour l'exécution des travaux*, les entreprises seront choisies par appel d'offres international, sur la base des dossiers validés par la Banque. Le cahier des clauses techniques particulières précisera toutes les spécifications techniques des matériaux à utiliser ainsi que les critères de réception des ouvrages. L'entreprise retenue devra alors établir les dossiers d'exécution des travaux qui seront soumis à l'approbation de la mission de contrôle, du maître d'œuvre (OR/DVDA) et du maître d'ouvrage délégué (Office des Routes). Afin de veiller au respect des normes de qualité pendant la phase de travaux, le contrôle et la surveillance seront assurés par un bureau d'ingénieurs-conseils choisi parmi les plus qualifiés, familier des projets similaires, conformément aux règles et procédures de la Banque en la matière. D'autre part, la Direction des Ponts et Chaussées et la Direction du Laboratoire National de l'OR s'impliqueront plus que d'habitude dans la supervision des travaux. Ces Directions procéderont à la vérification complémentaire des dossiers d'exécution soumis par l'entreprise et affectera un ingénieur de haut niveau sur les différents lots du projet. Par ailleurs, les services décentralisés des ministères concernés par le projet (Genre, Environnement, Développement rural/DVDA-SNHRU-SNHR, etc.) seront étroitement impliqués dans la mise en œuvre des infrastructures agricoles et rurales connexes, le contrôle et la réception des réalisations.

4.6.3. *Pour ce qui est de l'entretien de la route après sa mise en service*, il convient de souligner que la RDC a mis en place, à travers la Loi n°08/006-A du 07 juillet 2008 et le Décret n°08/27 du 24 décembre 2008, un Fonds National d'Entretien Routier (FONER) réunissant presque tous les attributs d'un fonds de seconde génération. Les ressources de ce fonds sont principalement constituées de : (i) redevances prélevées sur les lubrifiants et les carburants terrestres (96%) ; (ii) droits de péage (3%) et (iii) pénalités de surcharge (1% du montant de la cargaison). La clé de répartition des recettes du FONER est de 60% affectés à l'entretien du réseau d'intérêt national et mis à la disposition de l'OR et 40% aux routes provinciales et pistes rurales, mis à la disposition des provinces.

4.6.4. Les besoins en financement de l'entretien routier exprimés par l'Office des Routes, l'Office des Voiries et Drainage et la Direction des Voies de Desserte Agricole, sont estimés à 250 millions USD par an, ce qui signifie que les ressources actuelles (niveau de l'exercice 2016 de 118 millions USD) ne peuvent couvrir que 40 % des besoins. Ce qui confirme la profondeur du déficit de financement du sous-secteur routier. Le versement des redevances pétrolières a connu une extension de délai qui porte actuellement préjudice au FONER et à l'entretien routier depuis 2015. La Banque a relevé cet état de fait depuis la mission de préparation de ce projet. A l'évaluation, la Banque a relevé que le Gouvernement a entamé le processus de la résolution de ce goulot d'étranglement en revenant aux dispositions initiales de versement des redevances pétrolières au FONER. Des mesures de réformes en vue d'un renforcement du dispositif légal, institutionnel et technique de la politique d'entretien routier sont envisagées. Une loi corrective portant création du FONER sera soumise au Gouvernement par la Direction Générale du FONER. Les Partenaires Techniques Financiers en RDC soutiennent cette démarche.

4.6.5. *Concernant l'entretien des pistes de desserte agricole* dont la responsabilité pour les travaux d'entretien relève de la DVDA, la Coopération technique Belge qui est très engagée dans ce domaine procède par l'utilisation des populations bénéficiaires à travers les Comités Locaux d'Entretien Routier (CLER), dont la motivation est d'autant plus forte que le projet a une incidence avérée sur leurs principales activités (agriculture notamment).

4.7. Gestion des risques :

4.7.1 Les risques qui entourent directement le projet **sont la** (i) lenteur et le manque de transparence dans le processus de passation des marchés ; (ii) augmentation des coûts des travaux. **Mesures d'atténuation** : (i) Elargissement de la concurrence en jouant sur la taille des marchés de travaux; (ii) Les coûts du projet alignés sur ceux d'un projet similaire en cours d'exécution dans la même zone ; Le risque lié au manque d'entretien et de maintenance de la route et des pistes rurales est atténué par la prise d'un arrêté ministériel permettant de revenir aux dispositions initiales des versements des redevances pétrolières au FONER et par la programmation, par l'Office des Routes en rapport avec le Fonds National d'Entretien Routier (FONER) et la DVDA, de l'entretien des routes du réseau d'intérêt national dont la RN1 constitue la priorité n°1 ainsi que l'engagement de la DVDA à intégrer les pistes réhabilitées dans le réseau routier prioritaire.

4.8. Développement des connaissances :

4.8.1 Les leçons tirées de l'exécution du projet, dans son ensemble et des expériences innovantes de la mise en place des CLERS, seront capitalisées au travers du mécanisme prévu pour le suivi-évaluation. L'analyse des indicateurs d'impact clés avant le démarrage du projet (situation de référence) et l'évaluation d'impact à la fin du projet, permettront de produire des informations utiles sur les résultats et les effets de ce projet. Ces connaissances seront gérées à partir d'une base de données, fonctionnelle au niveau des services de suivi-évaluation de l'OR et de la DVDA et seront diffusées dans les rapports annuels et sur le site de la Banque. La mise en place des CLERS et leur fonctionnalité permettront de la ZIP de disposer de capacités locales pour l'entretien des routes de desserte agricole.

V - CADRE JURIDIQUE

5.1 Instrument juridique

Pour le financement du projet, un accord de prêt sera signé entre le Fonds et la République démocratique du Congo.

5.2 Conditions associées à l'intervention du Fonds

A. Conditions préalables à l'entrée en vigueur

L'entrée en vigueur de l'Accord de prêt est subordonnée à la réalisation par l'Emprunteur, à la satisfaction de la Banque, des conditions prévues à la Section 12.01 des Conditions Générales applicables aux Accords de prêt et aux Accords de garantie du Fonds africain de développement (Entités souveraines).

B. Conditions préalables au premier décaissement des ressources du prêt

Le premier décaissement des ressources du prêt est subordonné à l'entrée en vigueur de l'Accord de Prêt.

C. Conditions spéciales préalable au décaissement des ressources du prêt relatives aux travaux impliquant une réinstallation

Outre l'entrée en vigueur du présent Accord, le décaissement des ressources du prêt relatives aux travaux impliquant une réinstallation est subordonné à la réalisation par l'Emprunteur, à la satisfaction du Fonds, de la condition suivante :

- (i) Fournir, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et avant tout début des travaux sur une zone concernée, la preuve de l'indemnisation des personnes affectées par le Projet sur ladite zone, conformément au Plan de gestion environnementale et sociale (PGES), au Plan d'action de réinstallation abrégé (PARA) des populations et aux règles et procédures de la Banque en la matière, notamment la Politique en matière de déplacement involontaire de populations et son Système de sauvegardes intégré.
- (ii) Il est précisé que lorsque cette indemnisation n'est pas possible, soit totalement, soit partiellement, en raison de l'impossibilité d'identifier les ayants-droit ou en cas de litige ou autre impossibilité indépendante de la volonté de l'Emprunteur dûment justifiée acceptable pour la Banque (ci-après dénommés les « Cas Litigieux »), la condition pourra être considérée comme remplie si l'Emprunteur fournit la preuve que les ressources affectées à l'indemnisation et/ou à la réinstallation des Cas Litigieux sont déposées consignées sur un compte bancaire acceptable pour la Banque spécialement affecté à cette indemnisation et/ou réinstallation, ou remises à consignées auprès d'un tiers de confiance acceptable pour la Banque.

D. Autres conditions

L'Emprunteur devra en outre, à la satisfaction du Fonds :

- (i) Fournir au plus tard trois (3) mois après l'entrée en vigueur du prêt, la preuve du recrutement sur une base compétitive du spécialiste de passation des marchés, du responsable de la gestion

- financière et du comptable, dont les qualifications et expériences auront été au préalable jugées satisfaisantes par le Fonds ; et
- (ii) Fournir, au plus tard le 31 décembre 2019, la preuve de l'instauration effective du contrôle de la charge à l'essieu avec l'application des pénalités liées à la surcharge à l'essieu et du délestage des camions en infraction.

E. Engagements relatifs aux sauvegardes sociales et environnementales

L'Emprunteur s'engage [et s'assure que l'Agence d'exécution, ses contractants et /ou ses agents fassent de même] à : (i) exécuter le Projet conformément au PGES, au PAR, aux politiques de sauvegarde de la Banque et à la législation nationale applicable ; (ii) préparer et transmettre au Fonds des rapports semestriels relatifs à la mise en œuvre du PGES et d PAR, y compris le cas échéant les lacunes et mesures correctives qui y ont été apportées ; et (iii) s'abstenir de toutes actions qui empêcheraient ou entraveraient la mise en œuvre du PGES, y compris toute modification, suspension, renonciation et/ou annulation de toute disposition du PGES, totale ou partielle, sans l'accord préalable écrit de la Banque.

5.3 Conformité avec les politiques de la Banque

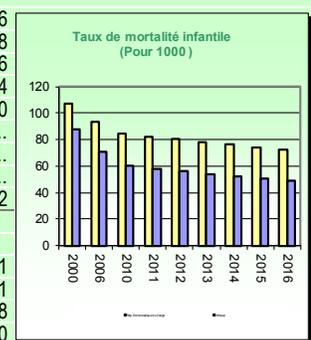
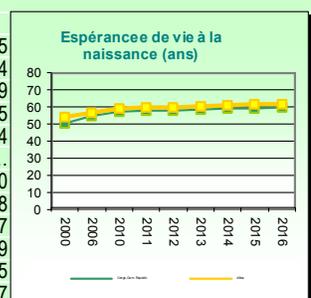
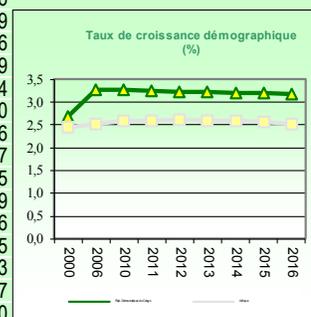
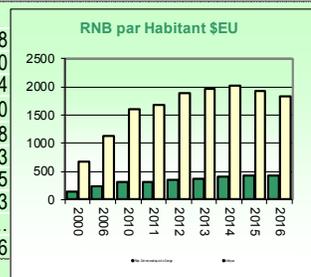
Le projet est conforme à toutes les politiques applicables de la Banque.

VI – RECOMMANDATION

La Direction recommande que le Conseil d'Administration approuve la proposition d'un prêt FAD n'excédant pas 50,57 MUC à la RD Congo, pour le présent projet et selon les modalités et conditions énoncées dans le présent rapport

APPENDICE I. Indicateurs socio-économiques comparatifs du pays

	Année	Rép. Démocratique du Congo	Afrique	Pays en Développement	Pays Développés
Indicateurs de Base					
Superficie ("000 Km ²)	2017	2 345	30 067	94 716	35 018
Population totale (millions)	2017	82,2	1 244,8	6 252,1	1 190,0
Population urbaine (% of Total)	2017	39,8	40,5	49,2	81,4
Densité de la population (au Km ²)	2017	36,3	42,4	66,0	34,0
Revenu national brut (RNB) par Habitant (\$ EU)	2016	420	1 836	4 442	41 208
Participation de la Population Active * - Total (%)	2017	71,5	65,8	62,3	60,3
Participation de la Population Active ** - Femmes (%)	2017	70,7	55,3	47,8	52,5
Rapport de Masculinité (hommes pour 100 femmes)	2017	99,6	100,2	107,5	105,3
Indice de développement humain (rang sur 187 pays)	2015	176	...	...	...
Population vivant en dessous de 1,90 \$ par Jour (%)	2012	77,1	...	14,9	0,6
Indicateurs Démographiques					
Taux d'accroissement de la population totale (%)	2017	3,2	2,5	1,3	0,6
Taux d'accroissement de la population urbaine (%)	2017	3,9	3,5	2,4	0,9
Population âgée de moins de 15 ans (%)	2017	45,7	40,8	27,9	16,6
Population âgée de 15-24 ans	2017	19,6	19,2	16,7	11,9
Population âgée de 65 ans et plus (%)	2017	3,0	3,5	6,8	17,4
Taux de dépendance (%)	2017	94,8	79,6	54,6	52,0
Population féminine de 15 à 49 ans (%)	2017	22,5	24,0	25,6	22,6
Espérance de vie à la naissance - ensemble (ans)	2017	59,7	61,9	70,2	80,7
Espérance de vie à la naissance - femmes (ans)	2017	61,2	63,3	72,3	83,5
Taux brut de natalité (pour 1000)	2017	40,7	33,9	20,6	10,9
Taux brut de mortalité (pour 1000)	2017	9,7	9,0	7,5	8,6
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2016	72,0	49,3	33,1	4,5
Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1000)	2016	94,3	72,6	44,3	5,3
Indice synthétique de fécondité (par femme)	2017	5,7	4,4	2,6	1,7
Taux de mortalité maternelle (pour 100000)	2015	693,0	444,1	237,0	10,0
Femmes utilisant des méthodes contraceptives (%)	2017	23,3	37,6	62,1	...
Indicateurs de Santé et de Nutrition					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2005-15	9,1	41,6	121,6	293,5
Nombre d'infirmières et sages-femmes (pour 100000 habitants)	2005-15	96,1	120,9	211,3	873,4
Naissances assistées par un personnel de santé qualifié (%)	2010-16	94,4	55,9	76,6	98,9
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2015	52,4	71,6	89,4	99,5
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2015	28,7	39,4	61,5	99,4
Pourcent. d'adultes de 15-49 ans vivant avec le VIH/SIDA	2016	0,7	3,6	1,1	...
Incidence de la tuberculose (pour 100000)	2016	323,0	221,7	163,0	12,0
Enfants vaccinés contre la tuberculose (%)	2016	80,0	82,1	84,9	95,8
Enfants vaccinés contre la rougeole (%)	2016	77,0	74,4	84,0	93,7
Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)	2010-15	...	18,1	15,3	0,9
Prévalence de retard de croissance	2010-15	42,6	33,3	25,0	2,5
Prévalence de la malnutrition (% de pop.)	2015	...	17,5	12,3	2,7
Dépenses publiques de santé (en % du PIB)	2014	1,6	2,6	3,0	7,7
Indicateurs d'Education					
Taux brut de scolarisation au (%)					
Primaire - Total	2010-16	107,0	101,7	103,8	102,6
Primaire - Filles	2010-16	101,8	98,8	102,2	101,8
Secondaire - Total	2010-16	43,5	51,8	...	106,6
Secondaire - Filles	2010-16	33,3	49,7	...	106,4
Personnel enseignant féminin au primaire (% du total)	2010-16	28,3	46,0	51,3	81,0
Alphabétisme des adultes - Total (%)	2010-16	77,0	68,6	...	...
Alphabétisme des adultes - Hommes (%)	2010-16	88,5	76,0	...	...
Alphabétisme des adultes - Femmes (%)	2010-16	66,5	61,7	...	...
Dépenses d'éducation en % du PIB	2010-16	2,2	4,9	4,1	5,2
Indicateurs d'Environnement					
Terres arables (en % de la superficie totale)	2015	3,1	8,0	11,3	10,1
Terres agricoles (% superficie des terres)	2015	11,6	37,4	38,1	35,1
Forêts (en % pourcentage de la superficie totale)	2015	67,3	21,0	31,4	28,8
Emissions du CO2 par habitant (tonnes métriques)	2014	0,1	1,1	3,5	11,0



Source : Base des données du Département des Statistiques de la BAD;

dernière mise à jour:

Janvier 2018

Banque Mondiale WDI; ONUSIDA; UNSD; OMS, UNICEF, PNUD, Rapports nationaux.

Notes: n.a. Non Applicable; ... : Données non disponibles. * Participation à la population active, total (% de la population totale âgée de 15+)

** Participation à la population active, femmes (% de la population féminine âgée de 15+)

APPENDICE II : NOTE SUR LA DEROGATION POUR LA CONTREPARTIE NATIONALE

Cette Note a pour objet de présenter l'analyse qui justifie la demande de dérogation sur le montant de la contrepartie nationale soumise à l'Equipe pays dans le cadre du financement du Projet de réhabilitation de la RN1 – Section Kinshasa/Ndjili – Batshamba. La dérogation demandée se justifie par le fait qu'aucune contribution du Gouvernement n'est requise dans le cadre de ce Projet, alors qu'une part minimum de 10% est requise par la politique relative aux dépenses éligibles au financement de la Banque. Elle se base sur les trois critères requis par la politique de la Banque sus-évoquée, notamment en matière de partage des coûts. L'analyse desdits critères est résumée ci-après :

1. Engagement du pays à mettre en œuvre son programme de développement

Au plan stratégique, suite à l'expiration du deuxième du Document de croissance et de réduction de la pauvreté DSCR 2011-2015 et du programme d'actions prioritaires (PAP) 2012-2016, la RDC est sans stratégie nationale de développement valide. Néanmoins, le pays a engagé la préparation du plan national stratégique de développement (PNSD), mais dont le processus n'est pas encore finalisé. En effet, l'alternance politique au sommet de l'Etat, à la faveur de l'élection présidentielle de décembre 2018, rend nécessaire l'intégration des priorités du nouveau Président de la République dans la stratégie qui était presque finalisée.

Malgré l'absence de stratégie nationale de développement et le contexte économique et politique fragile, le Gouvernement a toujours donné une priorité au secteur des infrastructures en général et des transports en particulier. Ainsi, grâce à l'appui de la Banque, le Gouvernement congolais a pu se doter en 2018 d'un Plan Directeur National Intégré des Transports (PDNIT) pour le développement des voies de communications susceptibles de connecter le territoire national, grâce aux différents modes de communication à savoir terrestre, ferroviaire, maritime, fluviale et lacustre et aérienne. Ce Plan constitue un outil de travail efficace pour la priorisation et l'exécution des projets d'infrastructures ainsi que l'exploitation des services des transports jusqu'à l'horizon 2040. Le Projet de réhabilitation et de sauvegarde de la RN1 – Section Kinshasa/Ndjili - Batshamba s'inscrit dans le cadre de l'opérationnalisation de ce Plan.

2. La priorité accordée par le pays au secteur ciblé par l'aide de la Banque

Le secteur de transport de la RDC est confronté depuis plusieurs années à de multiples défis. En effet, bien que le système comporte un réseau multimodal d'infrastructures de routes, de chemins de fer et de circuits fluviaux, il se caractérise par une absence d'intégration harmonieuse des réseaux. La densité du réseau routier bitumé et celle du réseau ferroviaire demeurent très faibles. Les défis communs à tous les modes de transport concernent notamment : a) la vétusté et l'obsolescence des équipements d'exploitation et de l'outil de production ; b) la dégradation très avancée des infrastructures ; c) l'insuffisance des ressources financières pour assurer l'investissement et l'entretien des infrastructures et équipements des transports ; d) le vieillissement et la sous-qualification d'une bonne partie du personnel. C'est au regard de tous ces défis que la modernisation des infrastructures constitue une des grandes priorités du PDNIT. Dans le cadre de la loi de finances 2018, environ 11,3% du budget général ont été consacrés au développement des infrastructures, en dépit des restrictions budgétaires consécutives à la faiblesse des cours des principales matières d'exportation du pays et à la priorité accordée à l'organisation des élections et à la sécurisation du territoire. En 2019, cette part a été revue à la hausse à 12,1%.

3. Situation budgétaire et niveau d'endettement du pays

Pour faire face au resserrement de l'espace budgétaire consécutif au contexte international défavorable aux produits miniers, le Gouvernement a opté depuis 2015 pour la restriction de certaines dépenses, afin de préserver la viabilité des finances publiques. Ainsi, l'exécution du budget général s'est soldée en 2018 par un déficit budgétaire de 0,6% du PIB, compte tenu des pressions budgétaires liées à la tenue des élections. Il faut noter que le budget de l'Etat congolais s'exécute sur base caisse, c'est-à-dire que les décaissements sont basés sur les encaissements effectifs, ce qui de fait réduit les déficits budgétaires. Au regard de la faiblesse des ressources, le taux d'exécution du budget est globalement faible. En 2017, le budget était exécuté faiblement à hauteur de 52%. En 2018, au regard des pressions diverses liées à la tenue des élections, ce taux a progressé à 70% au niveau global. Les arriérés de paiement (dépenses liquidées non payées) se sont élevés à fin 2018 à 817,3 milliards de francs congolais, soit environ 510,8 millions de dollars américains. Compte tenu des contraintes budgétaires, la priorité est surtout donnée aux dépenses de fonctionnement et aux salaires, au détriment des dépenses d'investissement. A titre d'exemple, le taux d'exécution du budget d'investissement n'était que de 14,5% en 2018. Pour les mêmes raisons, l'Etat n'a pas été en mesure de respecter ses engagements en matière de paiement de la contrepartie des projets financés sur ressources extérieures. En 2018, sur 60 milliards de francs congolais budgétisés au titre des dépenses de contrepartie de projets, seulement 6,4 milliards ont été décaissés par le Trésor public, soit à peine 10,6%.

Le principal défi de la politique budgétaire tient donc à la faiblesse structurelle des recettes internes qui n'a représenté en moyenne que 9% du PIB sur la période 2016-2018 contre une moyenne de 17% du PIB en Afrique subsaharienne sur la même période. Un nouveau code minier a été promulgué en mars 2018 et dont la mise en œuvre devrait se traduire par un relèvement de la contribution des recettes minières au budget de l'État ; ce code révisé prévoit en effet une hausse des redevances de 2 % à 3,5 % sur les minerais classiques et jusqu'à 10 % sur les minerais considérés comme stratégiques. Par ailleurs, la Banque a approuvé en janvier 2018 le Projet d'appui à la mobilisation des ressources internes et à la modernisation des finances publiques (PAMRIM-FP) qui contribuera à appuyer les efforts du pays dans ce domaine.

En matière d'endettement, le Gouvernement de la RDC continue de mener une politique prudente d'endettement pour préserver la viabilité de ses finances publiques ainsi que sa crédibilité financière à l'échelle internationale. Ainsi, une stratégie de gestion de la dette a été élaborée en 2017 avec l'assistance de la Banque. Dans ce cadre, le Gouvernement a mis en place un dispositif rigoureux de suivi des nouveaux engagements à contracter pour éviter un nouveau surendettement, en privilégiant le recours aux emprunts concessionnels. La dernière évaluation de soutenabilité de la dette, réalisée conjointement par le FMI et la Banque mondiale en juillet 2015, confirme que le risque de surendettement du pays reste modéré, malgré l'accroissement du volume des engagements. Selon le FMI², le ratio dette publique sur PIB est estimé à 16% en 2018 (contre 20% en 2013) et une moyenne de 48% du PIB en Afrique subsaharienne.

4. Conclusion

Les revues successives du portefeuille de la RDC ainsi que les rapports d'achèvement de projets montrent que le paiement de la contrepartie par l'Etat demeure une contrainte générique et récurrente à tous les projets. Non seulement, cette situation constitue un blocage de mise en œuvre des projets, mais influe négativement sur la performance du portefeuille.

² Rapport sur les perspectives économiques régionales, octobre 2018.

Tenant compte du contexte de la RDC, qui est un pays en situation de fragilité prolongée, la Banque a contribué à 100% au financement des dépenses relatives de certains projets approuvés depuis 2010 en faveur de la RDC.

Eu égard à ce qui précède, il est demandé une dérogation au paiement des 10% par la RDC dans le cadre du financement du Projet de réhabilitation et de sauvegarde de la RN1 – Section Kinshasa/Ndjili -Batshamba.

APPENDICE III. PORTEFEUILLE ACTIF AU 31 MARS 2019

1. Portefeuille nationale

#	Name	Sector Name	SD-Sector Dept	Long name	Status of Project	Finance project	Loan Number	Netloan	Value-Dated Capital	Disburs Ratio	Approval date	Commitment date	Entry into force	Effective 1st disb	Planned final Disb. date
1	RDC	Agriculture	AHAI	ETUDE DE FAISABILITÉ DES PARCS INDUSTRIELS	OnGo	P-CD-AA0-009	2100155033118	1 524 582,00	243 154,18	15,95	21/09/2016	09/11/2016	09/11/2016	15/03/2017	27/02/2020
2	RDC	Agriculture	AHAI	PROJET INTEGRE REDD+ DANS LES BASSINS DE MBUIJ-MAYI/KANANGA	OnGo	P-CD-AAD-003	5565155000351	15 512 377,43	4 181 620,43	26,96	11/09/2013	15/08/2014	15/08/2014	20/02/2015	30/06/2021
3	RDC	Agriculture	AHFR	PROJET D'APPUI AU DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES RURALES	OnGo	P-CD-AB0-001	2100155021418	49 460 000,00	43 419 085,84	87,79	10/11/2011	20/01/2012	20/01/2012	02/10/2012	31/12/2019
4	RDC	Agriculture	AHFR	PROJET ENTREPRENARIAT JEUNES DAS L'AGRICULTURE ET L'AGRO-BUS	OnGo	P-CD-AB0-006	2100150036597	40 000 000,00	775 701,46	1,94	09/12/2016	10/03/2017	20/03/2018	20/03/2018	31/12/2022
SECTEUR AGRICULTURE								106 496 959,43	48 619 561,91	45,65					
5	RDC	Ind/Mini/Quar	PISD	NYUMBA YA AKIBA CEMENT PLANT	OnGo	P-CD-B00-001	2000130011980	21 645 177,81	21 645 177,81	100,00	12/02/2014	27/11/2014	27/11/2014	01/09/2015	27/11/2017
	RDC	Ind/Mini/Quar	PISD	NYUMBA YA AKIBA CEMENT PLANT	OnGo	P-CD-B00-001	5060140000101	12 125 087,48	0,00	0,00	04/11/2015	14/10/2016			
SECTEUR MINIER /PRIVE								33 770 265,29	21 645 177,81	64,10					
6	RDC	Transport	PICU	PROJET PRIORITAIRE DE SECURITE AERIENNE PHASE 2 (PPSA 2)	APVD	P-CD-DA0-003	2100155038366	75 000 000,00	0,00	0,00	18/10/2018	18/12/2018			31/12/2022
	RDC	Transport	PICU	PROJET PRIORITAIRE DE SECURITE AERIENNE PHASE 2 (PPSA 2)	APVD	P-CD-DA0-003	5900155014401	5 000 000,00	0,00	0,00	18/10/2018	18/12/2018			31/12/2022
7	RDC	Transport	PICU	PROJET DE REHABILITATION DE LA ROUTE BATSHAMBA-TSHIKAPA – L	OnGo	P-CD-DB0-002	2100155023025	53 550 000,00	50 727 494,31	94,73	13/06/2012	07/08/2012	07/08/2012	24/10/2012	31/12/2019
8	RDC	Transport	PICU	PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ROUTE BATSHAMBA-TSHIKAPA - SECTIO	OnGo	P-CD-DB0-008	2100150030396	660 000,00	244 010,29	36,97	10/12/2013	07/01/2014	29/09/2016	29/09/2016	31/12/2019
	RDC	Transport	PICU	PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ROUTE BATSHAMBA-TSHIKAPA - SECTIO	OnGo	P-CD-DB0-008	2100155026371	13 260 000,00	2 266 448,44	17,09	10/12/2013	07/01/2014	07/01/2014	14/09/2015	31/12/2019
9	RDC	Transport	PICU	PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RN1 (TSHIKAPA-MBUJI MAYI) ET DE	OnGo	P-CD-DB0-009	2100155028819	74 000 000,00	16 109 822,44	21,77	17/12/2014	26/03/2015	26/03/2015	14/10/2015	31/12/2019
10	RDC	Transport	PICU	LOT 3 - PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ROUTE BATSHAMBA-TSHIKAPA	OnGo	P-CD-DB0-010	2100155029069	55 560 000,00	17 834 300,55	32,10	22/10/2014	26/03/2015	26/03/2015	14/10/2015	31/12/2019

SECTEUR TRANSPORT								277 030 000,00	87 182 076,03	31,47					
11	RDC	Water Sup/Sanit	AHWS	PROJET D'AEPA ET DE RENFORCEMENT DES INFRASTRUCTURES SOCIO-E	OnGo	P-CD-E00-002	2100150030344	1 475 000,00	1 418 058,99	96,14	27/11/2013	07/01/2014	13/07/2016	22/07/2016	30/06/2021
	RDC	Water Sup/Sanit	AHWS	PROJET D'AEPA ET DE RENFORCEMENT DES INFRASTRUCTURES SOCIO-E	OnGo	P-CD-E00-002	2100155026317	43 525 000,00	12 509 080,77	28,74	27/11/2013	07/01/2014	07/01/2014	22/07/2014	30/06/2021
	RDC	Water Sup/Sanit	AHWS	PROJET D'AEPA ET DE RENFORCEMENT DES INFRASTRUCTURES SOCIO-E	OnGo	P-CD-E00-002	5800155001251	4 808 119,66	807 845,21	16,80	27/11/2013	07/01/2014	07/01/2014	22/07/2014	30/06/2021
	RDC	Water Sup/Sanit	AHWS	PROJET D'AEPA ET DE RENFORCEMENT DES INFRASTRUCTURES SOCIO-E	OnGo	P-CD-E00-002	5900155005901	55 000 000,00	19 418 472,26	35,31	27/11/2013	07/01/2014	07/01/2014	22/07/2014	30/06/2021
12	RDC	Water Sup/Sanit	AHWS	ELABORATION SD-GIEU KINSHASA ET ETUDE DE FAISABILITE AEP DE	OnGo	P-CD-EAZ-002	5600155004151	1 515 163,76	564 361,52	37,25	26/06/2015	14/09/2015	14/09/2015	28/01/2016	31/12/2019
SECTEUR EAU & ASSAIN.								106 323 283,42	34 717 818,75	32,65					
13	RDC	Power	PESD	PROJET DE REHABILITATION ET DE RENFORCEMENT DES CENTRALES HY	OnGo	P-CD-FA0-001	2100155010866	35 700 000,00	34 031 306,92	95,33	18/12/2007	10/04/2008	10/04/2008	14/10/2011	30/06/2019
14	RDC	Power	PESD	PROJET ELECTRIFICATION PERIURBAINE ET RURALE	OnGo	P-CD-FA0-003	2100155019766	9 690 000,00	8 005 899,89	82,62	15/12/2010	10/03/2011	10/03/2011	27/12/2011	31/12/2019
	RDC	Power	PESD	PROJET ELECTRIFICATION PERIURBAINE ET RURALE	OnGo	P-CD-FA0-003	5900155001603	60 000 000,00	40 523 435,72	67,54	15/12/2010	10/03/2011	10/03/2011	27/12/2011	31/12/2019
15	RDC	Power	PESD	PROJET D'APPUI A LA GOUVERNANCE ET A L'AMELIORATION DU SECTE	OnGo	P-CD-FA0-011	2100150036496	66 220 000,00	0,00	0,00	07/12/2016	10/03/2017	26/02/2018		30/06/2020
	RDC	Power	PESD	PROJET D'APPUI A LA GOUVERNANCE ET A L'AMELIORATION DU SECTE	OnGo	P-CD-FA0-011	2100155033668	4 880 000,00	234 317,40	4,80	07/12/2016	10/03/2017	10/03/2017	28/08/2017	30/06/2020
	RDC	Power	PESD	PROJET D'APPUI A LA GOUVERNANCE ET A L'AMELIORATION DU SECTE	OnGo	P-CD-FA0-011	5900155011102	25 000 000,00	100 372,45	0,40	07/12/2016	10/03/2017	10/03/2017	28/08/2017	30/06/2020
16	RDC	Power	PESD	PROJET ASSISTANCE TECHNIQUE CIBLE AU DEVELOPPEMENT D'INGA3 (	OnGo	P-CD-FA0-009	5900155004801	1 500 000,00	1 447 487,27	96,50	13/05/2013	31/05/2013	31/05/2013	12/12/2013	30/12/2019
17	RDC	Power	PESD	APPUI PR CREATION DE L'AGENCE POUR LE DEV. ET LA PROMOTION D	OnGo	P-CD-FA0-005	5900155004751	1 995 000,00	486 737,69	24,40	17/04/2013	31/05/2013	31/05/2013	18/12/2013	31/12/2019
SECTEUR ENERGIE								204 985 000,00	84 829 557,34	41,38					
18	RDC	Finance	PIFD	RAWBANK	APVD	P-CD-HAB-005	2000120004969	10 822 588,90	0,00	0,00	07/03/2018				
SECTEUR FINANCIER/PRIVE								10 822 588,90	0,00	0,00					
19	RDC	Multi-Sector	AHHD	PROJET D'APPUI AU RECENSEMENT GENERAL DE LA POPULATION ET AU	OnGo	P-CD-KF0-007	5900155007701	15 000 000,00	2 440 128,30	16,27	26/11/2014	28/05/2015	28/05/2015	08/09/2015	30/06/2019
20	RDC	Social	AHHD	AIDE D'URGENCE POUR LA LUTTE CONTRE L'EPIDEMIE DE	APVD	P-CD-IB0-001	5000199005468	721 505,93	721 505,93	0,00	10/10/2018	05/11/2018			30/06/2019

30	Multi	Social	AHHD	PROJET D'APPUI A LA REINSERTION SOCIO-ECONOMIQUE DES JEUNES	OnGo	P-Z1-IZ0-027	5900155010404	900 000,00	747 068,99	83,01	25/05/2016	06/10/2016	06/10/2016	25/07/2017	31/12/2020
	SECTEUR SOCIAL							900 000,00	747 068,99	83,01					
	Total portefeuille régional							124 899 000,00	13 498 996,12	10,81					
	Total portefeuille global							948 198 602,97	329 823 600,40	34,78					

APPENDICE V.: CARTE AMENAGEMENT PROGRESSIF DE LA RN1 - AXE TSHIKAPA – MBUJI MAYI

