

Commentaire sur l'entretien routier au Nord Kivu

Mots clés: routes, entretien, organisation paysanne, VECO, SYDIP

Étude de cas dans les territoires peuplés du Nord Kivu, là où les organisations paysannes sont (enfin!) parties prenantes dans l'entretien routier. Par Léopold Mumbere, VECO Congo.



Auteur(s): Léopold Mumbere

Date de publication: 2012

Catégorie(s): Infrastructures et entretien

Province(s): Nord Kivu

Partenaire(s): Vredeseilanden

Nombre de pages: 1

Identification: F-P-E3-1



F-P-E3-1

Vredeseilanden soutient 4 organisations paysannes dans un programme de réhabilitation de 204 km de routes rurales dans la zone récemment libérée de l'emprise des mayi mayi au Nord Kivu. Le système consiste à appuyer les comités ruraux routiers.

Vredeseilanden, ONG belge connue aussi sous le nom de VECO, implantée au Nord Kivu, membre de la coalition AGRICONGO, soutient 4 organisations paysannes dans un programme de réhabilitation de 204 km de routes rurales dans la zone récemment libérée de l'emprise des mayi mayi au Nord Kivu. Le système consiste à appuyer les comités ruraux routiers, avec des formations techniques données par des ingénieurs constructeurs routiers. Il y aussi la construction des ponts/caniveaux et du matériel de cantonnement.

L'engouement est grand dans les villages non encore touchés par les actions des organisations humanitaires (qui à d'autres endroits ont pris l'habitude de prendre en les frais d'entretien des routes et les céder par la suite à des attributaires privés non contrôlés). Sur la route Mabalako-Cantine, SYDIP principal syndicat de défense des paysans au Nord Kivu, travaille avec un chef de localité qui supervise lui-même les travaux de réhabilitation. Chefs de chantier, mobilisateurs, sensibilisateurs, le leadership des chefs locaux est déterminant dans la mobilisation des paysans/paysannes. Suite au dynamisme insufflé par le chef de localité, d'autres villages se sont cotisés pour acheter quelques matériels de cantonnement afin de réhabiliter une route de 20 km. La population se prend en charge, avec un appui de démarrage du SYDIP.

Le système d'attributaire des routes non contrôlé par les habitants via leurs organi-

sations étouffent la maintenance des routes rurales. Par exemple, le système d'attributaire des routes mis en place après la réhabilitation par Agro Action Allemande sur la route Mabalako-Cantine en 2007, devenue une « vache à traire » par l'administrateur du territoire de Beni, a tourné à l'échec. L'attributaire le mieux offrant (500 à 1500 \$) a reçu la route en gestion pour une période variant de entre 3 et 5 mois. Le souci premier de récupérer leurs capitaux investis (droit d'exploitation de la route) a impacté négativement la maintenance de la route. Trois ans après, la route s'est délabrée jusqu'à devenir « un cimetière » des véhicules suite aux trous de profondeur de 5 à 7 mètre. Autre exemple: la route de Mambinki- Mambale (8 km) est en pleine réhabilitation par SYDIP et la population. Malheureusement le territoire de Beni l'a confié à un attributaire qui perçoit 200 FC par vélo qui passe. La population s'est découragée en voyant que leurs efforts n'étaient pas tenu compte par l'attributaire de la route qui fait payer même les gens qui participent aux travaux communautaires (sur son tronçon de 4 km).

Selon VECO et SYDIP, le système d'attributaire devrait être contrôlé par les paysans via leurs organisations, car ils sont les bénéficiaires (quand c'est bien fait) et les victimes de mauvais état (résultant de malversation financière). Il est souhaitable de responsabiliser les habitants locaux (et cela dépend évidemment de la concentration humaine dans la zone)

via les comités villageois. Un plaidoyer est nécessaire pour que ces comités acquièrent le droit « d'attributaire ».

Enfin, la relation avec les ONGD est à clarifier: les ONG peuvent mobiliser de l'argent pour la réhabilitation des routes mais elles ne doivent pas exécuter elles-mêmes les travaux sur le terrain sans passer par les attributaires ou les comités villageois des routes, afin d'éviter éviter le cercle vicieux qui se constate très souvent pour réhabiliter une mauvaise route:

- les ONG engagent les cantonniers et le matériel nécessaire pour refaire la route;
- après le travail, ils repartent avec les matériels;
- sous la prétention de remise reprise, les ONG abandonnent la route entre les mains d'usuriers attributaires, couverts par les autorités gouvernementale;
- les attributaires cherchent à récupérer l'argent payer pour acquérir leur statut sur ces routes rurales;
- les routes se détériorent de nouveau;
- les paysans crient;
- les ONG reviennent de nouveau avec les cantonniers, etc.