

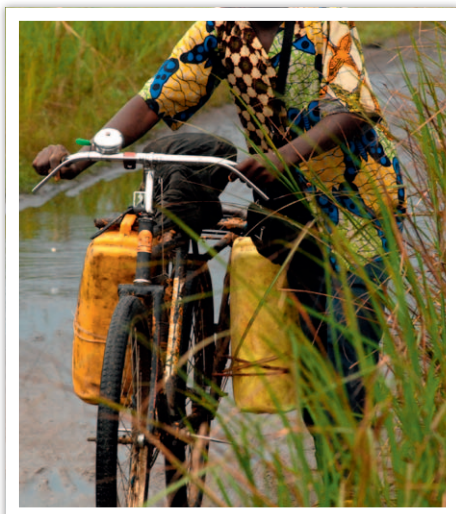


Conditions de transport en milieu rural.

La commission routière provinciale

Un outil de décentralisation essentiel pour pérenniser l'entretien routier : les producteurs agricoles veulent être associés aux programmes de réhabilitation et d'entretien des routes.

A. Huart, expert. Appui institutionnel au sein de l'unité conjointe d'appui à la gestion de l'administration du Ministère du développement rural en RDC, avec l'appui de l'Agence belge de Développement.



Transport d'huile de palme au Maniema non loin de Kindu.

Constat fait en RDC ces dernières années : les projets agricoles des bailleurs de fonds sont souvent déconnectés du programme d'entretien routier, leur mise en exécution entraîne souvent une faible sensibilisation des communautés locales légitimes et organisées. Si tel est le cas, le projet financé n'amène pas de véritable relance de l'agriculture dans les milieux ruraux et l'activité économique induite reste insuffisante pour permettre de dégager des recettes complémentaires qui pourraient être affectées dans l'entretien routier. C'est pour ces raisons que le réseau se dégrade rapidement après l'arrêt de la prise en charge des coûts d'entretien en la fin de projet du partenaire. La conséquence finale, c'est que le trafic reste faible sur l'ensemble du réseau, les bailleurs se lassent d'interventions successives ; malgré les coûts élevés, les efforts de réhabilitation des routes sont anéantis en 2 à 3 ans.

La commission routière provinciale est un organe très important qui se met en place en province et aura un rôle à jouer dans les ETD. Cette commission associe les organisations de transport, la Fédération des entreprises du Congo (FEC), les Organisations Paysannes (CONAPAC), les Organisations Non Gouvernementales (ONG) spécialisées aux travaux de réhabilitation et d'entretien.

La commission routière provinciale planifie les interventions sur les axes de la province, en complémentarité avec le programme national de réhabilitation et d'entretien routier supervisé par le Ministère des Infrastructures.

L'objectif est aussi de renforcer les Comités Locaux d'Entretien Routier (CLER), leur coordination et leur statut, ainsi que d'autres structures telles que des petites et moyennes entreprises, organisations paysannes ou une autre organisation non gouvernementale dynamique, dans l'optique de structures viables éligibles par le FONER ;

La commission routière provinciale avec l'Inspection provinciale du Développement Rural, organise la décentralisation technique au niveau des territoires et secteurs, en impliquant les usagers de la route, des structures qui représentent les intérêts des producteurs, les opérateurs économiques, et de tous les partenaires techniques et financiers qui interviennent sur les routes locales.

Dans les territoires, la commission routière provinciale laisse éclore et valorise toute volonté d'auto prise en charge locale efficace pour l'entretien quotidien de type cantonnement. Elle en fait l'inventaire et le suivi.

La commission routière provinciale met en application le principe de subsidiarité qui veut que les initiatives locales soient pérennes et efficaces, avec transparence et traçabilité quant à la perception éventuelle et l'affectation des ressources pour la réhabilitation et l'entretien routier. Les coordinations provinciales feront un inventaire de ces actions locales qui marchent, tels que les CLER.

La CPR travaillera de concert avec les Associations des Journalistes Agricoles et du secteur rural du Congo affiliés en association, et formera des journalistes et animateurs des radios locales communautaires, pour encourager la bonne gouvernance, la transparence dans l'affectation des ressources et le respect des lois et règlements dont le respect des barrières de pluies, les charges à l'essieu.

Les critères pour le choix des routes à réhabiliter

- les contextes écologiques pédologiques et climatiques locaux
- les intérêts économiques des producteurs
- les filières prioritaires,
- les bassins de production
- le principe de préservation des ressources naturelles en particulier les forêts
- l'accès aux principaux marchés
- la densité de population,
- la densité probable du trafic,
- l'organisation et des habitudes de la population riveraine,
- l'intérêt de connecter les centres secondaires d'importance,
- la qualité des services techniques,
- le budget disponible et la qualité de l'encadrement pour l'entretien.



Transport de charbon de bois sur vélo au Kasai-Oriental pour approvisionner Mbuji Mayi.

La commission routière provinciale favorise l'émergence de structures partenaires capable de prester pour un entretien routier par cartonnage, par la mise en concurrence de plusieurs types de prestataires privés, paysans et associations, pour atteindre un professionnalisme dans l'entretien routier, suivant la stratégie nationale du FONER de l'appel à concurrence. Elle capitalise les expériences réussies.