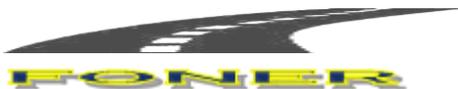


Termes de référence pour le recrutement d'un Consultant Individuel chargé de l'élaboration de l'étude pour la migration du FONER d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération vers un Fonds d'Entretien Routier de 3^{ème} génération



République Démocratique du Congo



Fonds National d'Entretien Routier

**RECRUTEMENT D'UN CONSULTANT
INDIVIDUEL CHARGE DE L'ELABORATION
DE L'ETUDE POUR LA MIGRATION DU
FONER D'UN FONDS D'ENTRETIEN
ROUTIER DE 2^{ème} GENERATION VERS UN
FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER DE 3^{ème}
GENERATION**

Avril 2024

Termes de référence pour le recrutement d'un Consultant Individuel chargé de l'élaboration de l'étude pour la migration du FONER d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération vers un Fonds d'Entretien Routier de 3^{ème} génération

TERMES DE REFERENCE RELATIFS AU RECRUTEMENT D'UN CONSULTANT INDIVIDUEL CHARGE DE L'ELABORATION DE L'ETUDE POUR LA MIGRATION DU FONER D'UN FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER DE 2^{ème} GENERATION VERS UN FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER DE 3^{ème} GENERATION

I. CONTEXTE GENERAL DE LA MISSION

Dans le cadre de la mise en œuvre des recommandations antérieures et celles issues récemment de la première Conférence annuelle d'évaluation des activités du FONER, tenue à Kinshasa, du 13 au 17 novembre 2023, à laquelle ont participé toutes les Agences Routières et dans le but d'ajuster son action et d'accomplir sa mission avec beaucoup plus d'efficacité et d'efficience en améliorant le financement de l'entretien des routes et la protection du patrimoine routier national, la Direction Générale du FONER souhaite recruter un Consultant Individuel pour l'appuyer dans l'élaboration d'une **étude pour la migration du FONER d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération vers un Fonds d'Entretien Routier de 3^{ème} génération.**

La migration du FONER vers un Fonds d'Entretien Routier de 3^{ème} génération résulte essentiellement de la non prise en compte de l'état du réseau routier au moment de la création du FONER.

En effet, en juillet 2008, les Législateurs ont adopté la Loi n°08/006-A du 07 juillet 2008 portant création d'un Fonds National d'Entretien Routier, « **FONER** » en sigle. Cette idée novatrice était consécutive à l'insuffisance des fonds nécessaires à l'entretien routier qui avait pour conséquence le délabrement très avancé du réseau routier national.

En outre, il y a lieu de préciser que le FONER a été créé dans un environnement marqué par des crises multiformes et récurrentes d'ordres socio-politique et économique qui avaient privé le secteur des infrastructures de moyens dont il avait besoin pour l'entretien courant et périodique du réseau routier. Les Législateurs s'attendaient certainement à ce que les Partenaires Techniques et Financiers du secteur de transport apporteraient des capitaux pour le financement de la réhabilitation et/ou la construction des routes ainsi que des différents programmes du Gouvernement dans le secteur dont le FONER devait s'occuper de l'entretien ; ce qui n'a pourtant pas été le cas.

Par ailleurs, le réseau routier national, hérité de la colonisation, et chiffré actuellement à 155.301 Km, est réparti en 86.871Km des routes de desserte agricole, 58.129 des routes nationales et provinciales et 10.301 Km des voiries urbaines. De ces statistiques, la RDC dispose d'environ 95% des routes en mauvais état de praticabilité qui nécessitent des travaux de réhabilitation ou de construction.

L'état du réseau routier obligeant pour la mobilité des personnes et des biens de consommation, en application de hautes instructions de ses hiérarchies et en vue de préserver ou maintenir la continuité de la circulation, le FONER finance des travaux dits « **non éligibles** », c'est-à-dire ayant trait à la réhabilitation et à la construction des routes, pourtant exclus du

Termes de référence pour le recrutement d'un Consultant Individuel chargé de l'élaboration de l'étude pour la migration du FONER d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération vers un Fonds d'Entretien Routier de 3^{ème} génération

champ d'intervention du FONER, conformément aux textes légaux et réglementaires le régissant.

Au fil des ans, et au regard de l'état du réseau, le financement de ces travaux non éligibles n'a fait que s'accroître, avec notamment la reconstruction des ponts, la réhabilitation et la construction des routes ainsi que les travaux de luttés antiérosives.

A date, l'ampleur de la prise en charge de ces travaux non éligibles est à la base de la non-visibilité des interventions du FONER sur le terrain ainsi que de la dégradation avancée des routes.

Ainsi donc, dans le souci d'encadrer légalement et formellement le financement des travaux de réhabilitation et de construction des routes, le FONER souhaite migrer d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération vers un Fonds d'Entretien Routier de 3^{ème} génération consacrant ainsi la création d'un « **Guichet Investissement** » qui prendra tant soit peu les travaux non éligibles en charge.

Cette migration devant nécessairement passer par la maximisation de l'assiette FONER, à travers la diversification des ressources, une Commission ad hoc avait été instituée à cet effet. En vue de renchérir les réflexions de la Commission ad hoc sus évoquée et permettre d'obtenir des textes légaux et réglementaires actualisés en ce sens, avec des mécanismes d'intervention adéquats qui puissent rendre le FONER capable de garantir l'entretien du réseau routier congolais, la Direction Générale du FONER souhaite recruter un Consultant Individuel chargé de l'élaboration d'une étude pour la migration du FONER d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération vers un Fonds d'Entretien Routier de 3^{ème} génération.

L'élaboration de cette étude s'inscrit dans le cadre des actions engagées par le FONER pour accompagner la vision du Chef de l'Etat pour les cinq prochaines années de son deuxième quinquennat et fait suite au diagnostic de l'état du réseau routier bénéficiant du financement FONER établi depuis sa création, d'une part, et des faiblesses relevées aussi bien dans le financement que dans l'exécution des travaux d'entretien routier par les Agences routières (Office des Routes "OR", Office des Voiries et Drainage "OVD", et Office des Voies de Desserte Agricole "OVDA"), d'autre part.

II. OBJECTIFS DE LA MISSION

Les présents termes de référence sont élaborés en vue de recruter un Consultant Individuel devant procéder à l'élaboration de l'étude pour la migration du FONER d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération vers un Fonds d'Entretien Routier de 3^{ème} génération.

Cette étude poursuit les objectifs suivants :

- proposer des voies et moyens permettant d'activer les ressources statutaires du FONER non encore recouvrées à ce jour, notamment : (i) redevances (annuelles) sur la charge à l'essieu des véhicules importés de plus de 3,5 tonnes après la première année de mise en circulation, (ii) pénalités diverses liées à l'usage abusif de la voie publique, de son

Termes de référence pour le recrutement d'un Consultant Individuel chargé de l'élaboration de l'étude pour la migration du FONER d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération vers un Fonds d'Entretien Routier de 3^{ème} génération

emprise ou de ses équipements ainsi qu'au pesage, (iii) redevances liées à l'exploitation des postes de pesage et (iv) redevance sur la charge à l'essieu à la sortie de toutes les mines et carrières sur le territoire national ;

- ❑ proposer des stratégies pour la diversification des ressources actuelles du FONER pour les accroître afin de justifier la migration vers le Fonds d'Entretien Routier (FER) de 3^{ème} génération. Pour les nouvelles ressources, le FONER recommande :
 - l'équité : les charges doivent être supportées par les utilisateurs (utilisateur-payeur) ;
 - la stabilité et la pérennité : les ressources doivent être accessibles sur une durée assez longue ;
 - la simplicité de mobilisation : les ressources doivent être générées rapidement et facilement accessibles ;
 - la transparence : les procédures de mobilisation doivent être faciles à évaluer et à contrôler ;
 - la consolidation : le nombre d'assiettes de la redevance doit être limité ;
- ❑ définir le mode de fonctionnement du Guichet « **Investissement** » en ce compris la définition de la nature exacte et/ou approximative des travaux à financer par ledit Guichet ;
- ❑ proposer un projet de modification des textes légaux et réglementaires actuels du FONER pour les adapter à la migration ;
- ❑ proposer une feuille de route indiquant les différentes étapes de la migration du FONER d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération vers un Fonds d'Entretien Routier de la 3^{ème} génération, ainsi que les conclusions requises.

III. PRESENTATION DU FONER

III.1. Cadre légal et réglementaire du FONER

Le cadre légal et réglementaire du FONER est constitué de plusieurs textes dont les principaux sont, entre autres :

- ❑ La loi n° 08/009 du 07 juillet 2008 portant dispositions générales applicables aux Etablissements publics ;
- ❑ La loi n° 008/006–A du 07 juillet 2008 portant création d'un Fonds National d'Entretien Routier ;
- ❑ Le Décret n° 08/27 chargé de la gestion de ce fonds dénommé Fonds National d'Entretien Routier, « FONER » en sigle tel que modifié et complété par le Décret n° 13/053 du 11 novembre 2013.

III.2. Missions du FONER

Aux termes des dispositions de l'article 3 de la Loi 08/006-A du 07 juillet 2008 portant création d'un Fonds National d'Entretien Routier « FONER », le FONER a pour missions principales :

Termes de référence pour le recrutement d'un Consultant Individuel chargé de l'élaboration de l'étude pour la migration du FONER d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération vers un Fonds d'Entretien Routier de 3^{ème} génération

- ❑ la collecte des ressources financières ;
- ❑ le financement de l'entretien et de la protection des routes d'intérêt national ;
- ❑ le financement de l'entretien et de la protection de la voirie urbaine d'intérêt national ;
- ❑ l'affectation de la quotité réservée aux provinces en vue de l'entretien et de la protection, des routes et voiries d'intérêt provincial et local ;

III.3. Structures du FONER

Le FONER est administré par les organes ci-après :

- ❑ le Conseil d'Administration ;
- ❑ la Direction générale ;
- ❑ le Collège des Commissaires aux Comptes.

Le Conseil d'Administration est l'organe de conception, d'orientation et de décision du FONER.

La Direction Générale est l'organe de gestion courante du FONER. Elle comprend un Directeur Général assisté d'un Directeur Général Adjoint.

En sus de la Direction Générale, le FONER comprend cinq (5) Directions centrales suivantes :

- ❑ la Direction Administrative(DA);
- ❑ la Direction Financière (DF);
- ❑ la Direction Technique (DT);
- ❑ la Direction Juridique et du Contentieux (DJC);
- ❑ la Direction de l'Audit Interne (DAI).

Au niveau provincial, le FONER est organisé en Directions provinciales subdivisées en Agences et Points Focaux. Les Directions Provinciales (DP) se présentent comme suit :

- ❑ la Direction Provinciale du Kongo Central;
- ❑ la Direction Provinciale de l'Ex Katanga;
- ❑ la Direction Provinciale de l'Ex Province Orientale;
- ❑ la Direction Provinciale du Nord-Kivu;
- ❑ la Direction Provinciale du Sud-Kivu;
- ❑ la Direction Provinciale de l'Ex Bandundu;
- ❑ la Direction Provinciale du Grand Equateur;
- ❑ la Direction Provinciale du Grand Kasai.

Le Collège des Commissaires aux Comptes est composé de deux membres issus des structures professionnelles différentes. Ils ont, en collège ou séparément, un droit de surveillance et de contrôle sur toutes les opérations financières du FONER.

III.4. Tutelle

Le FONER est placé sous la tutelle administrative du Ministre ayant les Finances dans ses attributions et sous la tutelle technique du Ministre ayant les Travaux Publics dans ses attributions. Les autorités de tutelle exercent leurs pouvoirs sous la coordination du Ministre ayant les Travaux Publics dans ses attributions.

III.5. Ressources du FONER

Les ressources du FONER sont constituées de :

- ❑ Redevances prélevées sur les lubrifiants et les carburants terrestres, notamment l'essence, le gazole et le gaz de pétrole liquéfié, à l'exception du fuel-oil et biocarburants produits en République Démocratique du Congo ;
- ❑ Droits de péage sur le réseau routier d'intérêt national à l'exclusion des ouvrages dont la construction et l'exploitation sont concédées ;
- ❑ Redevances liées à l'exploitation des postes de péage ;
- ❑ Redevances sur les charges à l'essieu ainsi que les pénalités diverses liées à l'usage abusif de la voie publique, de son emprise ainsi qu'au pesage, telles que définies par la loi ;
- ❑ Allocations budgétaires de l'Etat ;
- ❑ Dons, legs, avances ou emprunts divers,
- ❑ Contributions des bailleurs de fonds.

III.6. Mécanismes d'intervention du FONER

Le FONER ne finance que les projets d'entretien routier présentés par les organismes bénéficiaires suivants : l'Office des Routes, l'Office des Voiries et Drainage, la Direction des Voies de Desserte Agricole ainsi que les Provinces (Rétrocession pour les travaux d'entretien des routes et voiries d'intérêt provincial et local) et ce, après leur approbation par le Ministre des Infrastructures et Travaux Publics.

Toutefois, dans le cadre du partenariat public-privé, prôné par la Loi n° 006-A du 07 juillet 2008 en son article 21, le FONER recourt au secteur privé tant dans la mobilisation de ses ressources que dans la réalisation des travaux d'entretien.

Ainsi donc :

- ❑ Pour la mobilisation des ressources, le FONER travaille avec les acteurs du secteur public (Direction Générale des Douanes et Accises), d'économie mixte (SEP-CONGO) et privés (pétroliers privés organisés et indépendants) ;
- ❑ Pour la réalisation des travaux d'entretien, le FONER finance les travaux exécutés par les brigades de l'Office des Routes, de l'Office des Voiries et Drainage, de la Direction des Voies de Desserte Agricole, des PME et des ONGD répondant aux critères légaux.

Termes de référence pour le recrutement d'un Consultant Individuel chargé de l'élaboration de l'étude pour la migration du FONER d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération vers un Fonds d'Entretien Routier de 3^{ème} génération

Aux termes de l'article 4 du Décret 08/27 du 24 décembre 2008, le financement des opérations de construction et de réhabilitation des routes est exclue du champ d'intervention du FONER.

V. TACHES PRINCIPALES DU CONSULTANT

Le Consultant Individuel devra réaliser ses prestations suivant les trois (03) phases ci-après :

- **Phase documentaire** : au cours de laquelle, il devra rassembler toute la documentation nécessaire et susceptible d'orienter son étude vers l'objectif lui assigné, notamment :
 - Les textes légaux et réglementaires régissant le secteur routier en République Démocratique du Congo ;
 - les textes créant les Fonds d'Entretien Routiers (FER) à travers l'Afrique, dans le but de connaître les ressources communes à tous les FER et d'avoir des renseignements nécessaires sur les modalités de perception des autres ressources susceptibles d'être collectées par le FONER ;
 - les informations sur les FER qui sont dans la même démarche de migration vers la 3^{ème} génération, en vue de s'imprégner de leur démarche et des avancées déjà réalisées dans le processus ;
 - les données sur les futures ressources du FONER pour justifier la migration en tenant compte de l'appartenance de la RDC aux différents groupes d'intégration sous régionale (CEEAC, EAC, SADEC et COMESA) ;
 - le Rapport de la Commission ad hoc chargée de la réflexion sur la migration du FONER d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération vers un Fonds d'Entretien Routier de la 3^{ème} génération ;

Cette phase sera sanctionnée par un Rapport de démarrage à soumettre à l'approbation du FONER.

- **Phase de l'étude proprement dite** au cours de laquelle, il devra définir entre autres :
 - le réseau routier que le FONER devra prendre en charge tant pour le Guichet « **Entretien** » que pour le Guichet « **Investissement** » au regard du niveau des ressources mobilisables ;
 - les modalités de fonctionnement du Guichet « **Investissement** » ;
 - le nouveau dispositif de financement du FONER en indiquant les quotités à affecter à chaque Guichet indistinctement ;
 - les modalités de perceptions de nouvelles ressources ainsi que des anciennes non encore activées à ce jour ;
 - la corrélation entre la protection du patrimoine routier national et la sécurité routière pour justifier la reprise par le FONER de certaines ressources y afférente ;
 - la définition de la Structure nationale qui sera chargée du suivi des opérations de pesage routier ;

Termes de référence pour le recrutement d'un Consultant Individuel chargé de l'élaboration de l'étude pour la migration du FONER d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération vers un Fonds d'Entretien Routier de 3^{ème} génération

Cette phase sera sanctionnée par un Rapport provisoire à soumettre à l'approbation du FONER accompagné du projet d'amendement des textes légaux et réglementaires devant régir le FONER à la suite de la migration.

- **Phase finale** : au cours de laquelle, il devra élaborer le Rapport final contenant toutes les directives pour la migration du FONER d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération vers un Fonds d'Entretien routier de 3^{ème} génération.

Cette phase sera sanctionnée par un Rapport final à soumettre à l'approbation du FONER.

V.2. Restitution

A chaque phase, le Consultant procédera à une restitution du Rapport. Cette restitution sera organisée à travers un atelier qu'il animera à Kinshasa.

VI. PROFIL DU CONSULTANT

Le Consultant devra présenter au moins le profil suivant :

- être détenteur d'un diplôme universitaire (Bac+5) d'Economiste de transport, d'Ingénieur civil (BTP) ou équivalent. Un diplôme universitaire dans les domaines de gestion de projet serait un atout ;
- avoir une expérience professionnelle globale d'au moins dix (10) ans dans la mise en place, le suivi ou la mise en œuvre des projets routiers ;
- avoir une expérience d'élaboration des stratégies pour la migration des Fonds d'Entretien Routier d'une génération donnée vers un Fonds de génération postérieure en Afrique au cours des dix (10) dernières années . Une étude (même en cours) d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération vers un Fonds d'Entretien Routier de 3^{ème} génération serait un atout ;
- avoir une bonne maîtrise de l'outil informatique et de rédaction de documents en Word ;
- la connaissance des procédures de gestion des projets (préparation, programmation, passation des marchés, gestion financière, sauvegardes environnementale et sociale) est un atout ;
- une parfaite maîtrise du français écrit et parlé est exigée et une bonne connaissance de l'anglais sera un atout.

Le Consultant devra aussi faire part dans son offre de tous les moyens matériels et humains dont il aura besoin pour l'exécution de la mission.

VII. APPROCHE METHODOLOGIQUE

La démarche préconisée pour la conduite de la mission du Consultant se basera sur une approche inclusive et participative de toutes les parties prenantes (Ministère des Infrastructures et Travaux publics, FONER, OR, OVD, OVDA, BTC, Cellule Infrastructures, acteurs du secteur privé...) pour parvenir à des résultats partagés. Le Consultant travaillera, en particulier, en étroite collaboration avec le FONER à travers la Commission ad hoc susvisée.

Termes de référence pour le recrutement d'un Consultant Individuel chargé de l'élaboration de l'étude pour la migration du FONER d'un Fonds d'Entretien Routier de 2^{ème} génération vers un Fonds d'Entretien Routier de 3^{ème} génération

Le Consultant organisera son travail aussi bien à travers des enquêtes et visites de terrain que des séances de travail ou interviews avec toutes les parties prenantes dans l'entretien routier.

VIII. RAPPORTS

Les Rapports attendus du Consultant et leurs délais de livraison sont :

- A. Rapport de démarrage, compréhension de la mission et état des lieux au plus tard 10 (dix) jours après le démarrage de la mission, dont 5 (cinq) jours de prestations. Le Client validera le Rapport de démarrage dans les 7 (jours) jours qui suivent sa réception, sans que le Consultant ne soit obligé d'attendre cette validation pour poursuivre ses prestations.
- B. Rapport provisoire : 30 jours après le démarrage de la mission.
- C. Restitution du Rapport provisoire : elle se déroulera juste après la remise du Rapport provisoire.

Le Client, en liaison avec le FONER, formulera ses commentaires sur le Rapport provisoire dans les 15 jours après la restitution.

- D. Le Rapport final sera transmis dans les 22 (vingt-deux) jours qui suivent la réception par le Consultant des commentaires du Client sur le Rapport provisoire

Le chronogramme ci-après précise la durée estimée pour chaque phase de l'étude, y compris les délais d'approbation des Rapports par le Client.

Phase	JOURS	
	partiel	cumulé
Notification du contrat		
Rapport de démarrage	10	10
Approbation du Rapport de démarrage	7	17
Premier Rapport provisoire	30	47
Restitution du Rapport provisoire	1	48
Commentaires du Client	15	53
Rapport final	22	75
Approbation Rapport final par le Client	15	90

VIII. DUREE DE LA MISSION

La durée maximum des prestations est de 90 (quatre-vingt-dix) jours.

IX. OBLIGATIONS DU CLIENT

Le Client mettra à la disposition du Consultant les documents suivants (cette liste n'est pas exhaustive) :

- ❑ Les textes organiques des Agences routières ;
- ❑ Les textes réglementaires et organiques régissant le secteur du PPP en RDC ;
- ❑ Le Manuel d'Opérations de l'Entretien Routier en RDC actuel ;
- ❑ Les différents textes légaux régissant le FONER ;
- ❑ quelques Conventions de financement signées avec les Agences routières dans le cadre de l'exécution des PER des exercices passés ;
- ❑ Le vade mecum des impôts, droits, taxes et redevances du secteur des transports terrestres édictés par l'ANAPI ;
- ❑ L'Ordonnance–loi n°18/003 du 13 mars 2018 fixant la nomenclature des droits, taxes et redevances du pouvoir central ;
- ❑ L'Ordonnance–loi n°18/004 du 13 mars 2018 fixant la nomenclature des impôts, droits, taxes et redevances de la Province et de l'Entité Territoriale Décentralisée ainsi que les modalités de leur perception ;
- ❑ L'Arrêté interministériel n°001/CAB/MIN/INTERSECDAC/2012 et n° CAB/MIN/FINANCES/2012/535 du 26 novembre 2011 modifiant et complétant l'arrêté interministériel n°018/CAB/MIN/TVC/2010 et 039/CAB/MIN/FINANCES/2010 portant fixation des taux des droits et taxes à percevoir à l'initiative du Ministère des Transports et Voies de Communication ;
- ❑ Le Décret n° 16/001 du 26 janvier 2016 portant création, organisation et fonctionnement de l'Autorité de Régulation et de Contrôle des Assurances (ARCA) ;
- ❑ La Loi n° 11/011 du 13 juillet 2011 relative aux finances publiques ;
- ❑ La Loi n° 004/2003 du 13 mars 2004 portant réformes des procédures fiscales telle que modifiée et complétée à ce jour ;
- ❑ La Loi n°10-001 du 20 août 2010 instituant la Taxe sur la Valeur Ajoutée en RDC ;
- ❑ Le Décret n° 007/2002 du 02 février 2002 relatif au mode de paiement des dettes envers l'Etat tel que modifié et complété à ce jour.