



**PROGRAMME NATIONAL
DE DEVELOPPEMENT
AGRICOLE**



**PROGRAMME NATIONAL DU DEVELOPPEMENT AGRICOLE
« PND A »**

UNITE NATIONALE DE COORDINATION

**TERMES DE RÉFÉRENCE COLLECTIFS POUR L'ELABORATION
DES TERMES DE REFERENCE DES ETUDES PRIORITAIRES POUR
LA PREPARATION DES
« INVESTISSEMENTS FUTURS DANS LES VOIES NAVIGABLES DE
DESERTES AGRICOLES EN RDÇ »**

JUIN 2025

1. CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan National Stratégique de Développement (PNSD) de la République Démocratique du Congo (RDC) au travers du Programme d'Actions du Gouvernement 2024-2028, au cours de sa 3e réunion tenue le 28 juin 2024, le Conseil des Ministres a adopté le Projet d'Appui à la Promotion des Voies Navigables de Desserte Agricole.

Ce document, qui présente un cadre potentiel d'investissements futurs dans le sous-secteur des voies navigables de dessertes agricoles, propose un plan d'actions préliminaires et prioritaires à mener pour réduire significativement l'insécurité alimentaire, créer des milliers d'emplois et de richesses en milieu rural et initier la transformation durable et l'industrialisation des productions agricoles, pastorales et halieutiques. Il s'articule autour des quatre axes stratégiques suivants : (i) l'utilisation ou exploitation prioritaire des voies navigables pour désenclaver et interconnecter les bassins de production agricole et les territoires du pays ; (ii) la construction et l'exploitation d'entrepôts portuaires au service de la production agricole ; (iii) l'achat local de produits agricoles, pastoraux et halieutiques ; (iv) l'appui à la construction de convois dans le cadre de Partenariats Publics-Privés (PPP).

Dans le cadre de l'appui institutionnel apporté par le Programme National de Développement Agricole (PNDA), le Ministère du Développement Rural (l'un des trois Ministères impliqués dans le PNDA, avec le Ministère de l'Agriculture et le Ministère de la Pêche et de l'Élevage) peut bénéficier d'un appui technique et financier pour le développement du secteur agricole et l'émergence d'une économie rurale, moteur de la croissance économique nationale. Afin de mieux diagnostiquer ce sous-secteur et d'analyser son potentiel pour booster le développement du milieu rural et du secteur agricole en RDC, une liste d'études prioritaires a été établie. Cette liste est présentée ci-dessous. Elle est constituée de neuf (9) lots d'études.

Table 1 : Liste des études prioritaires pour les investissements futurs dans les voies navigables des dessertes agricoles

N°	Études
1	État des lieux de l'aménagement et de l'entretien des Voies Navigables des Dessertes Agricoles (NVDA)
2	État des lieux de la réhabilitation des routes de desserte agricole pour l'interconnexion des hinterlands portuaires
3	Diagnostic des capacités techniques, organisationnelles et managériales des entités ou parties prenantes à la gestion et l'exploitation des voies navigables de desserte agricole
4	Étude des marchés pour l'acquisition et /ou la construction d'unités de servitude et la construction de bateaux adaptés aux VNDA
5	Étude des opportunités économiques, d'investissement et des mécanismes d'incitation pour le secteur privé afin d'investir dans les infrastructures de transport fluvial (Construction et exploitation de bateau, construction et exploitation des ports et entrepôts)
6	Analyse du potentiel agricole, des opportunités et des conditions d'investissement dans les chaînes de valeur agricoles, pastorales et halieutiques dans les zones traversées par des voies navigables
7	Étude sur les scénarios d'appropriation et la durabilité ou la pérennité d'un projet ou d'investissement dans les voies navigables
8	Étude technique pour l'intégration du numérique dans l'aménagement et l'exploitation des VNDA
9	Diagnostic des effets de la connectivité (désenclavement) sur la consolidation de la paix dans les bassins de production agricole atteignables via les voies navigables.

2. CADRE POTENTIEL DE PLANIFICATION DES VOIES NAVIGABLES DE DESSERTES GRICOLES

2.1. Potentialités et défis à relever dans le secteur agricole et rural

La République Démocratique du Congo dispose d'un potentiel agricole considérable, avec plus de 80 millions d'hectares de terres arables et 4 millions d'hectares de terres irrigables. La valorisation de ces terres pourrait augmenter la productivité agricole. Le pays bénéficie d'une diversité climatique qui favorise la diversification des cultures et une exploitation annuelle optimale. Par ailleurs, la capacité d'élevage s'élève à plus de 40 millions de têtes de gros bétail. Le secteur de la pêche et de la pisciculture représente un volume de production de 850 000 tonnes et 150 000 tonnes respectivement. La RDC possède 135 millions d'hectares de forêts tropicales. Notre analyse met en évidence un potentiel hydroélectrique de 100 000 MW, dont 40 000 MW sur le site d'Inga et 60 000 MW pour les autres cours d'eau, dont plus de 25 000 km de cours d'eau navigables à l'état naturel.

En dépit de ces atouts et potentialités, le secteur agricole et rural n'apporte que très peu à l'économie du pays, suite notamment aux raisons suivantes :

- Le pays a un déficit d'infrastructures de transport et d'énergie. Cela rend les 145 territoires du pays isolés et peu connectés entre eux.
- La productivité a baissé à cause de plusieurs facteurs contraignants : (i) Le manque d'accès aux semences (surtout aux semences améliorées à haut rendement et résistantes aux maladies) ; (ii) La faible utilisation d'engrais et d'autres produits pour l'agriculture ; (iii) e très faible accès aux services agricoles importants ; Le manque d'innovation dans le secteur Agricole ;
- Les populations rurales sont découragées à travailler dans l'agriculture (ils perdent presque la moitié de leurs récoltes à cause de mauvaises conditions de stockage), l'élevage et la pêche, parce qu'il n'y a pas de marchés pour vendre leurs produits ;
- Il y a de plus en plus d'accidents de bateaux, surtout de baleinières en bois, sur les rivières.

2.2. Cadre de référence au Programme d'actions du Gouvernement 2024-2028 (PAG)

En droite ligne de la stratégie gouvernementale 2024-2028, le Programme d'Actions du Gouvernement (PAG) prévoit de développer le réseau de voies navigables pour la desserte agricole. Cette initiative, qui s'inscrit dans le cadre de l'action n°6 de l'axe stratégique III.1, vise à renforcer la connectivité du pays et à optimiser l'aménagement du territoire. Dans cette optique, il est envisagé la construction modulaire de 400 ports de desserte agricole, conformément à l'engagement du Gouvernement en faveur de la croissance durable et du développement économique de la RDC.

En vue d'appuyer la mise œuvre du PAG 2024-2028, au cours de la troisième réunion ordinaire du vendredi 28 juin 2024, le Conseil des Ministres a validé le Projet d'Appui à la Promotion des Voies Navigables de Desserte Agricole (PAP-VNDA).

Le PAP-VNDA propose une planification des actions préalables et prioritaires à réaliser, à moindre coût et dans un bref délai, avant la fin du quinquennat 2024-2028, afin de réduire sensiblement l'insécurité alimentaire, de créer des milliers d'emplois et de richesses en milieu rural et amorcer durablement la transformation et l'industrialisation des productions agricoles, pastorales et halieutiques

2.3. Axes stratégiques d'investissements futurs

Les investissements futurs dans les voies navigables des dessertes agricoles peuvent s'articuler en quatre axes stratégiques à savoir :



- (1) L'exploitation prioritaire des voies navigables pour le désenclavement et l'interconnexion des bassins de production agricole et des territoires du pays. En effet, le mode de transport par voie d'eau intérieure est le mode de transport de masse le plus économique, le plus respectueux de l'environnement et qui présente une meilleure connectivité du pays car les voies navigables touchent 65 % des 145 territoires de la RDC. Les voies navigables étant interconnectées aux voies ferrées et aux routes asphaltées existantes, le taux de connectivité remonte à 74% permettant de toucher 111 territoires du pays ;
- (2) La construction et l'exploitation des Entrepôts Portuaires de Desserte Agricole (EPDA) qui serviront de pôles de développement locaux autour desquels seront organisés les centres de traitement et de transformation primaire des productions, de commercialisation, de stockage, d'accès aux crédits agricoles, d'accès aux intrants agricoles etc. ; et
- (3) Le rachat localement des productions agricole, pastorale et halieutique auprès des populations rurales à structurer en Entreprises Familiales agricoles (EFA) ou en coopératives ou encore en Groupement d'Intérêt Économiques (GIE).
- (4) L'appui à la construction, en PPP, des convois dont un par EPDA constitué d'un pousseur, de 4 barges à marchandises et de 2 barges à passagers adaptés aux voies navigables de desserte agricole.

2.4. Interconnexion des voies navigables, des voies ferrées et des routes nationales asphaltées existantes

A l'aube du deuxième semestre de l'année 2024, la revue documentaire a recensé un total de 21 685 km de cours d'eau navigables (voies navigables) à l'état naturel. Ces derniers touchent 94 territoires sur les 145 que compte la RDC, soit 65 %. Ces infrastructures de transport fluvial, qui s'étendent sur plus de 11 432 kilomètres, jouent un rôle crucial dans la desserte agricole des bassins à fort potentiel. Ils drainent des zones de production agricole, pastorale et halieutique à fort potentiel.

Les différents bassins sont connectés au niveau de la cuvette centrale. Les parties non navigables et les bassins agricoles non connectés à des voies navigables sont reliés par des routes et des voies ferrées. Sur les 145 territoires, 111 peuvent être connectés entre eux. Cela représente un taux de connectivité de 74 %. Les 34 territoires non concernés par ces 3 types de voies devraient être prioritaires pour les routes. Pour relier 111 territoires de la RDC, il faut d'abord aménager les voies navigables.

2.5. Réflexion sur quelques résultats attendus des investissements futurs dans les voies navigables de dessertes agricoles

Dans le cadre de la réflexion sur les investissements futures dans les voies navigables des dessertes agricoles (VNDA), quelques résultats attendus ont été identifiés comme présentant des impacts majeurs, conformément aux prévisions du PAG 2024-2028. Ces impacts sont étroitement liés à l'action n°6 de l'axe stratégique III.1, qui représente un élément clé de notre stratégie de développement. Dans le cadre du programme de connectivité nationale et de la stratégie du Pilier I visant à stimuler l'emploi et à préserver la stabilité financière des foyers, le volet prioritaire 1.2.1 se concentre sur la modernisation et la croissance des secteurs agricoles, de la pêche et de l'élevage. L'objectif 1.2.1.2 est spécifiquement dédié à la suppression des zones d'insécurité alimentaire et nutritionnelle, qu'elle soit permanente ou temporaire. Afin d'atteindre cet objectif, un processus de régulation continue de l'offre de produits agricoles sur le marché sera déployé. Cette initiative a pour objectif de stabiliser les prix, favorisant ainsi les intérêts tant des producteurs que des consommateurs.

Il s'agit notamment de :

Composante n° I : Aménagement et entretien des voies navigables de desserte agricole :



A l'issue de toutes les campagnes à organiser sur les 11.342 km des voies navigables de desserte agricole, les résultats suivants seront atteints :

Résultat 1 : Etats des lieux pour l'aménagement de chaque cours d'eau à l'issue des campagnes de reconnaissance de chaque tronçon de la voie navigable de desserte agricole ;

Résultat 2 : Installation de quelques bornes géodésiques et quelques échelles limnimétriques indispensables pour réaliser les levés bathymétriques, les mesures hydrométriques sur les VNDA ;

Résultat 3 : Production des cartes bathymétriques et des passes potentielles de navigation à l'issue des campagnes d'études hydrographiques et hydrométriques sur chaque tronçon de VNDA ;

Résultat 4 : Production des cartes de navigation à l'issue du désherbage, de la pose des signaux de rive, de la pose des balises, du mouillage des bouées, des mesures des courants, de la détermination de la nature du fonds, de la géolocalisation des obstacles à la navigation, etc. ;

Résultat 5 : Mise à jour des cartes de navigation après chaque crue et décrue ;

Résultat 6 : Publication des informations nautiques sur l'état des routes de navigation ;

Résultat 7 : Rapports d'évaluation des acquis des hydrographes, des hydrologues et des cartographes, à l'issue des formations continues sur le terrain en :

(1) *Positionnement (Géodésie-Topométrie) ;*

(2) *Production des cartes - Notions générales de cartographie et SIG ;*

(3) *Production des cartes - Cartographie de navigation électronique et en papier ;*

(4) *Bathymétrie*

(5) *Traitement des données bathymétriques ;*

(6) *Trajectoire des courants ;*

(7) *Débits liquides moulinets-flotteurs*

Résultat 8 : Rapports d'évaluation des acquis des hydrologues, des hydrographes, des commandants, des officiers de balisage, des ouvriers d'entretien du balisage et des barreurs profileurs, à l'issue des formations continues sur le terrain en :

(8) *Limnimétrie et*

(9) *Limnigraphie ;*

Résultat 9 : Rapports d'évaluation des acquis des commandants potentiels des unités OVDA, des officiers baliseurs, des barreurs profileurs, des barreurs, des maîtres d'équipage, des matelots, des ouvriers d'entretien du balisage, à l'issue des formations continues sur le terrain en :

(10) *Balisage fixe ;*

(11) *Balisage mobile ;*

(12) *Desnagage ;*

(13) *Travaux spéciaux d'aménagement des VNDA*

Résultat 10 : Rapports d'évaluation des acquis des commandants potentiels des unités OVDA, des officiers baliseurs, des barreurs profileurs, des barreurs, des maîtres d'équipage, des matelots, des ouvriers d'entretien du balisage, à l'issue des formations continues sur le terrain en :

(14) *Utilisation des cartes de navigation analogiques ;*

(15) *Utilisation des cartes de navigation numériques.*

Composante II : Acquisition d'unités de servitude :

Le but de cette composante est d'équiper l'OVDA des bateaux et embarcations requis pour ne plus recourir à la location pour l'organisation régulière de diverses campagnes d'aménagement, d'entretien et de surveillance des 11.342 km voies navigables de desserte agricole.

Résultat 11 : Livraison des canots hydrographiques ;

Résultat 12 : Livraison des embarcations en acier pour ouvrier d'entretien des VNDA ;

Résultat 13 : Livraison des pousseurs adaptés à l'aménagement des VNDA ;

Résultat 14 : Livraison des barges adaptées à l'aménagement des VNDA ;

Résultat 15 : Livraison des chalands d'habitation adaptés à l'aménagement des VNDA ;

Résultat 16 : Livraison des dragues multifonction adaptées aux curages des ports des VNDA ;

Résultat 17 : Livraison des vedettes hydrographiques adaptées à l'aménagement des VNDA ;

Composante III : Construction modulaire de 94 EPDA :

Le but de cette composante est de construire un entrepôt de desserte agricole pilote (EPDA pilote) dans chaque territoire touché par une voie navigable de desserte agricole afin d'organiser des campagnes de rachat localement auprès des populations rurales de leurs productions agro-pastorale et halieutique.

Résultat 18 : Propositions des sites potentiels pour la construction de l'EPDA pilote par territoire ;

Résultat 19 : Réceptions provisoires des EPDA

Résultat 20 : Rapports d'exploitation des EPDA

Composante IV : Construction modulaire de 450 ports de desserte agricole (PDA) :

Le but de cette composante est de construire un port de desserte agricole tous les 25 km d'une voie navigable de desserte agricole pour se rapprocher des populations rurales en vue de les motiver à la production agro-pastorale et halieutique.

Le financement de la construction et de l'exploitation des ports de desserte agricole se fera en partenariat public-privé (PPP), le Gouvernement prendra en charge par le trésor public les 94 EPDA pilotes et 22 ports de desserte agricole (PDA) pilotes mais ne garantira que le financement de la poursuite de la construction modulaire d'environ 428 (72+356) PDA dont, au moins, 72 à court terme et 356 à long terme. Ladite construction modulaire pourrait, aussi, être réalisée en BOOT (Build-Own-Operate-Transfer).

Résultat 21 : Conventions de financement PPP de la construction et l'exploitation des PDA

Résultat 22 : Réceptions provisoires des PDA

Résultat 23 : Rapports d'exploitation des PDA

Résultat 24 : Rapports d'exploitation des PDA

Composante V : Appui au financement PPP du rachat local des productions :

Le but de cette composante est d'appuyer la structuration et la professionnalisation des populations rurales entreprises familiales agricoles (EFA), en coopératives et en groupements d'intérêt économiques (GIE).

Dans ce cadre, le Gouvernement appuiera le financement du rachat local des productions agricoles, pastorales et halieutiques et de leur transformation primaire autour des entrepôts portuaires de desserte agricole pilotes (EPDA) ainsi que la mise en place et l'amélioration des filières de production et de commercialisation des produits agricoles, pastorales et halieutiques ;

Un guichet bancaire sera installé dans chaque EPDA afin de sécuriser ces opérations de rachat des produits locaux, in situ.

Résultat 25 : Protocole d'accord de collaboration en PPP entre le Ministère de Développement Rural & les banques locales pour l'ouverture des guichets dans les EPDA et le préfinancement du rachat des productions agricoles ;

Résultat 26 : Cartographie de la structuration des populations riveraines aux EPDA en EFA, en GIE, etc. ;

Résultat 27 : Rapports du financement de l'agrobusiness autour de chaque EPDA.

Composantes VI : Appui à la construction et à l'exploitation, en PPP, des bateaux en acier adaptés aux VNDA :

Le but de cette composante est la construction et l'exploitation, en PPP, de convois de bateaux adaptés aux VNDA.

Résultat 28 : Conventions de financement en PPP de la construction et de l'exploitation des bateaux adaptés aux VNDA ;

Résultat 29 : Livraison des bateaux adaptés aux VNDA ;

Résultat 30 : Rapports d'exploitation des convois des bateaux adaptés aux VNDA

Composantes VII : Amélioration de la sécurité de la navigation et implémentation du FONEFF :

Le but de cette composante est d'améliorer la sécurité de la navigation intérieure et d'implémenter le Fonds National d'Entretien des Voies Fluviales et Ferroviaires (FONEFF) afin de pérenniser l'entretien et l'exploitation des VNDA.

Il sied de noter que le projet d'Ordonnance-loi portant création du FONEFF ainsi que le décret portant création et statuts d'un établissement public dénommé FONEFF ainsi les arrêtés interministériels sur les mesures d'application dudit fond ayant, entre autres missions, la pérennisation de l'entretien des voies navigables de dessertes agricoles ont déjà été adoptés en Conseil des Ministres.



Résultat 31 : Mise en place et autonomisation des Comités Locaux d'Entretien et de Réhabilitation (CLER) des voies navigables de desserte agricole.

Composantes VIII : Renforcement des capacités et sensibilisation :

Cette composante a comme but d'organiser, à bord, des formations continues dans un cadre d'accompagnement, de transfert de savoir-faire et d'échange d'expérience avec les personnels administratif et technique de l'Office des Voies de Desserte Agricole (OVDA) en vue de leur renforcement des capacités dans le domaine si complexe et si spécifique d'aménagement et d'entretien des voies navigables.

Au regard du caractère transversal de cette composante, les résultats y relatifs ont été progressivement traités dans les autres composantes dont les résultats 7 à 10 des *Rapports* d'évaluation des acquis des apprenants qui sont repris dans la composante I « Aménagement et entretien des voies navigables de desserte agricole »

3. OBJECTIFS DE LA MISSION

L'objectif de cette mission est d'élaborer les termes de référence pour chacune des neuf études prioritaires en vue de permettre le lancement du processus de recrutement des consultants ou bureaux pour les réaliser. Ces termes de référence seront ensuite l'objet d'une validation au cours d'un atelier qui réunira les experts de toutes les parties prenantes du secteur.

Les objectifs spécifiques sont :

- Produire une revue documentaire susceptible de mieux contextualiser et justifier l'étude prioritaire concernée ;
- Développer et consolider les éléments techniques de base de l'étude concernée ;
- Présenter les objectifs et l'approche méthodologique de la conduite l'étude concernée ;
- Identifier et décrire les expertises qui devront constituer l'ossature de l'équipe de mission d'étude concernée ;
- Proposer un chronogramme d'activités de mission d'étude concernée ;
- Proposer un contenu du rapport d'étude concernée ;
- Proposer un plan d'activités de mission avec un nombre des jours de prestation (jours consultants à rémunérés et la période globale de mission et une limite de budget) et estimer le coût moyen de l'étude concernée ; et
- Autres objectifs susceptibles de consolider les termes de référence de l'étude concernée.

4. APROCHE METHODOLOGIQUE

L'approche méthodologique de l'élaboration des termes de référence des études prioritaires pour la préparation des investissements futurs dans VNDA est divisée en deux étapes : l'élaboration des TdR par les consultants, et leur présentation, examen et validation par le groupe de travail au cours d'un atelier.

4.1.Élaboration des termes de référence

Les termes de référence des études seront élaborés par les consultants recrutés conformément aux présents termes de référence. Ils seront ensuite présentés au groupe de travail afin qu'ils soient présentés, examinés et validés. La version finale des TdR de chaque étude sera validée après prise en compte par le consultant de l'ensemble des observations et recommandations du groupe de travail qui seront partagées lors de l'atelier de validation.



4.2. Atelier de validation des termes de référence

Les différents termes de référence seront présentés par les consultants au cours d'un atelier qui sera organisé par le groupe de travail en vue de leur validation. En plus de consultants recrutés et spécialisés dans les neuf domaines d'étude prioritaires de ce projet, le groupe de travail sera élargi à un certain nombre d'experts de l'Unité de coordination du Programme national de développement agricole (PNDA).

5. RESULTATS ATTENDUS OU LIVRABLES

Le principal résultat attendu est le document complet des termes de référence pour chacune des neuf études prioritaires pour la préparation des investissements futurs dans VNDA. Les termes de référence de chaque étude seront ensuite validés au cours d'un atelier.

Pour obtenir le livrable principal, les résultats spécifiques suivants sont attendus :

- Une revue documentaire susceptible de mieux contextualiser et justifier l'étude prioritaire concernée est produite ;
- Les éléments techniques de base de l'étude concernée sont développés et consolidés ;
- Les objectifs et l'approche méthodologique de la conduite l'étude concernée sont présentés ;
- Les expertises qui devront constituer l'ossature de l'équipe de mission d'étude concernée sont identifiées et décrites ;
- Un chronogramme d'activités de mission d'étude concernée est proposé ;
- Un contenu du rapport d'étude concernée est proposé ;
- Un plan d'activités de mission avec un nombre des jours de prestation (jours consultants à rémunérés et la période globale de mission et une limite de budget) est proposé et un coût moyen de l'étude concernée est estimé ;
- D'autres livrables susceptibles de consolider les termes de référence de l'étude concernée, qui n'ont pas été sus-précisés, sont probablement fournis ou explicités dans le rapport de mission.

Avant le démarrage de mission, une réunion cadrage sera organisée pour s'assurer de la même compréhension de la mission. Ce sera l'occasion pour le consultant de présenter sa compréhension des TdR et expliquer sa méthodologie.

Chaque consultant produira et soumettra la version provisoire des TdR pour le lot d'étude qui le concerne. Il le fera cinq jours après la réunion de démarrage de mission. Il soumettra aussi la version finale des TdR trois jours après la réception des commentaires du groupe de travail. Ce groupe de travail est formé d'experts de la Banque mondiale, du PNDA, du Ministère du Développement Rural et d'autres experts du Gouvernement invités par le groupe. Le consultant présentera la version des TdR lors de l'atelier de validation.

6. PROFIL DU CONSULTANT

Pour préparer ou rédiger les TdR d'une de neuf études pré-identifiées, le consultant individuel doit avoir l'expertise nécessaire. Il doit fournir les renseignements et les qualificatifs similaires démontrant qu'il est capable d'élaborer les TdR de telles études. Il doit décrire l'expérience passée et indiquer le coût des contrats de consultance déjà réalisés, le cas échéant, en précisant par exemple les coordonnées du client : nom, adresse, téléphone, e-mail, liste des personnes clés et de leurs qualifications.

A cet effet, le profil du consultant est le suivant :

- Être titulaire d'un diplôme (Bac + 5) dans les domaines en lien avec l'une de neuf (9) études prioritaires ou équivalent. Il s'agit par exemple de : ingénierie agronomique, ingénierie civile, hydrologue, transport fluvial et maritime, économie de transport, économie agricole, agro-business, développement numérique ou informatique, sociologie, socio-économique, gestion

des ressources naturelles, gestion financière, business et administration des entreprises, communication et organisation des entreprises, etc.

- Avoir une expérience générale de dix (10) ans au moins dans l'élaboration des termes de référence relatifs à l'une d'études prioritaires précitées ou avoir participé à la réalisation de l'une de ces études prioritaires au cours de cinq (5) dernières années ;
- Avoir participé en tant que responsable principal dans l'élaboration, en langue française, de trois rapports finaux des études similaires à l'une des études concernées et choisie par le candidat ; le candidat devra présenter les attestations de recevabilité des rapports définitifs desdites études similaires au cours de dix (10) dernières années. ;
- Avoir une excellente connaissance de la RDC des zones couvertes par les études concernées ;
- Avoir une expérience avérée dans la préparation et mise en œuvre des projets financés par les bailleurs bilatéraux et multilatéraux ; et
- Autre expérience et expertise requise pour la bonne réalisation de la mission concernée.

7. ECHEANCIER ET DUREE ET LIEU DE LA MISSION

La durée estimée pour l'élaboration de chaque document par lot d'étude est de 7 homme-jours d'expertise répartis de la manière :

- Trois (2) homme-jours de revue documentaire y compris les réunions de cadrage
- Cinq (3) homme-jours de rédaction des TdR du lot d'étude attribué et la transmission de la version provisoire des TdR ;
- Deux (2) homme-jours pour l'intégration des commentaires du groupe de travail et la transmission de la version finale des TdR.

La participation du consultant pendant toute la durée de l'atelier de présentation, d'examen et de validation des termes de référence, sous réserve d'éventuelles révisions (majeures ou mineures), est obligatoire et sera considérée comme une préparation de la version finale du document.

La prestation aura lieu à Kinshasa, en République Démocratique du Congo.

8. OBLIGATIONS DU CONSULTANT

Tout au long de la mission, le consultant travaillera en étroite collaboration avec les entités ou structures suivantes :

- l'Unité nationale de coordination du PNDA ;
- le Groupe de travail ;
- les experts du cabinet du ministre d'État en charge du développement rural ; et
- les experts de la Banque mondiale et d'autres parties prenantes de référence.

Le consultant s'engage à garder confidentielles les informations reçues du PNDA et du groupe de travail. Il dressera l'inventaire des documents reçus qu'il restituera à la fin de son contrat, et mènera sa mission dans les règles de l'art en maintenant une communication permanente et satisfaisante avec l'UNCP/PNDA.

Conformément aux exigences du PNDA, le consultant individuel devra signer le Code de bonne conduite du programme, puis bénéficier d'une petite séance de sensibilisation sur les risques et les conséquences de Violence Basée sur le Genre (VBG), y compris Exploitation et Atteintes Sexuelles (EAS) / Harcèlement Sexuel (SH), ainsi que sur le contenu du code de bonne conduite et le mécanisme mis à disposition par le programme pour dénoncer ces incidents.

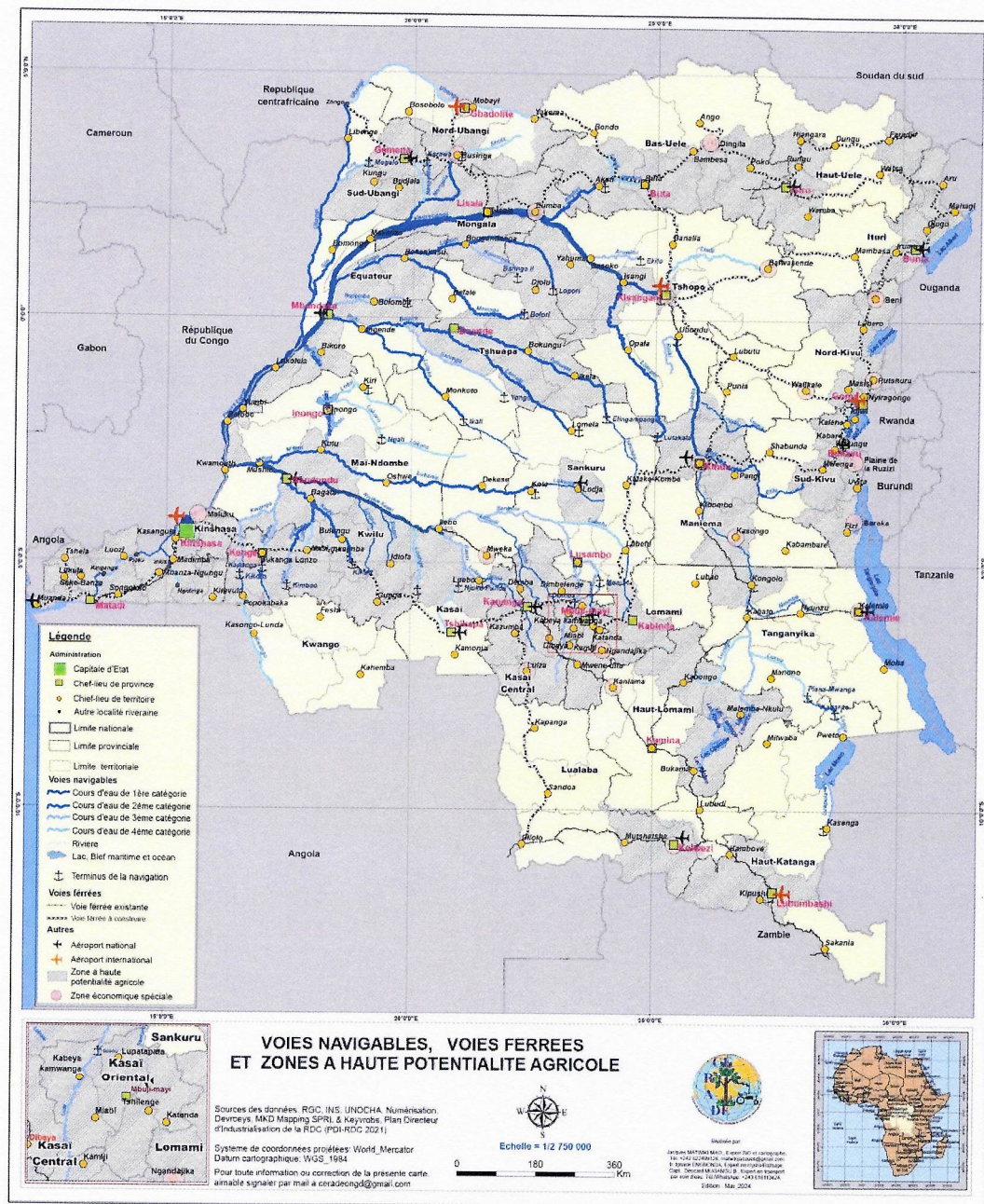


9. ANNEXES :

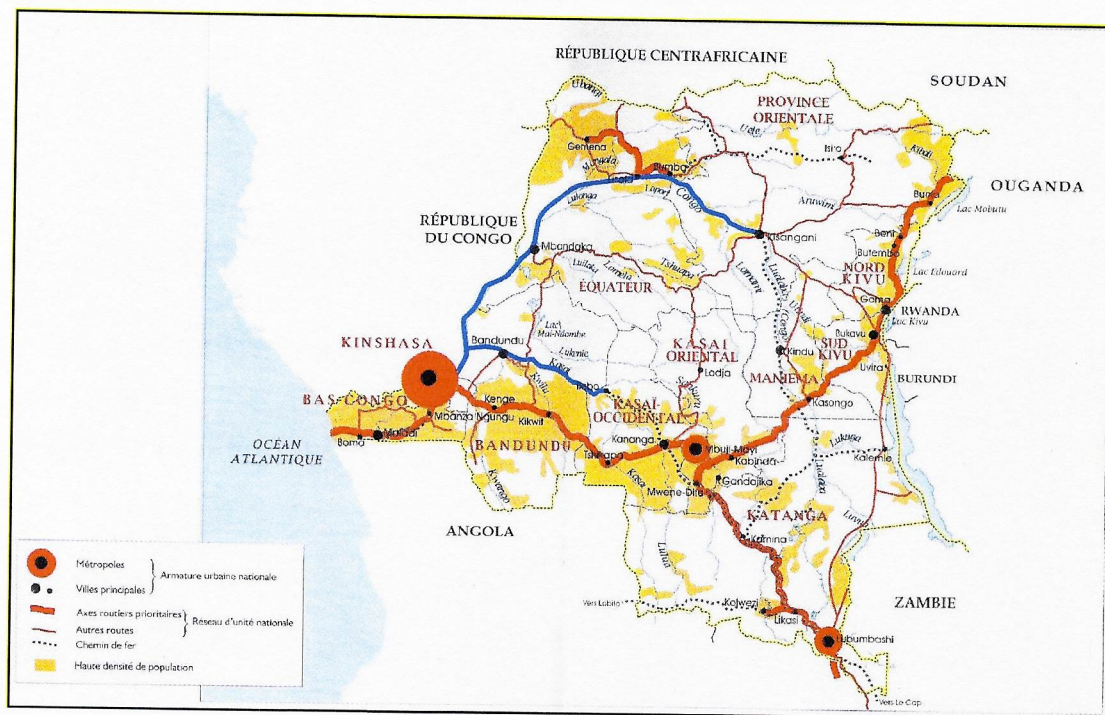
- 9.1. Carte des Voies Navigables, Voies ferrées et zones à haute potentialité agricole ;**
- 9.2. Carte des zones à haute densité de population en RDC,**
- 9.3. Carte du réseau hydrographique UNJLC ;**
- 9.4. Carte des transports ;**
- 9.5. Carte des zones économiques spéciales et des zones industrielles**
- 9.6. Classification des voies navigables de la RDC ;**
- 9.7. Liste des 94 territoires touchés par au moins une voie navigable (VN) et les territoires touchés par au moins une voie navigable et/ou une voie ferrée existante en 2024 (VF existant) et/ou une route asphaltée existante en 2024 (RNA) et/ou une nouvelle voie navigable à construire suivant le nouveau tracé proposé par le PDI-RDC 2021 tel que modifié par la carte des VN, VF et zones à haute potentialité agricole.**



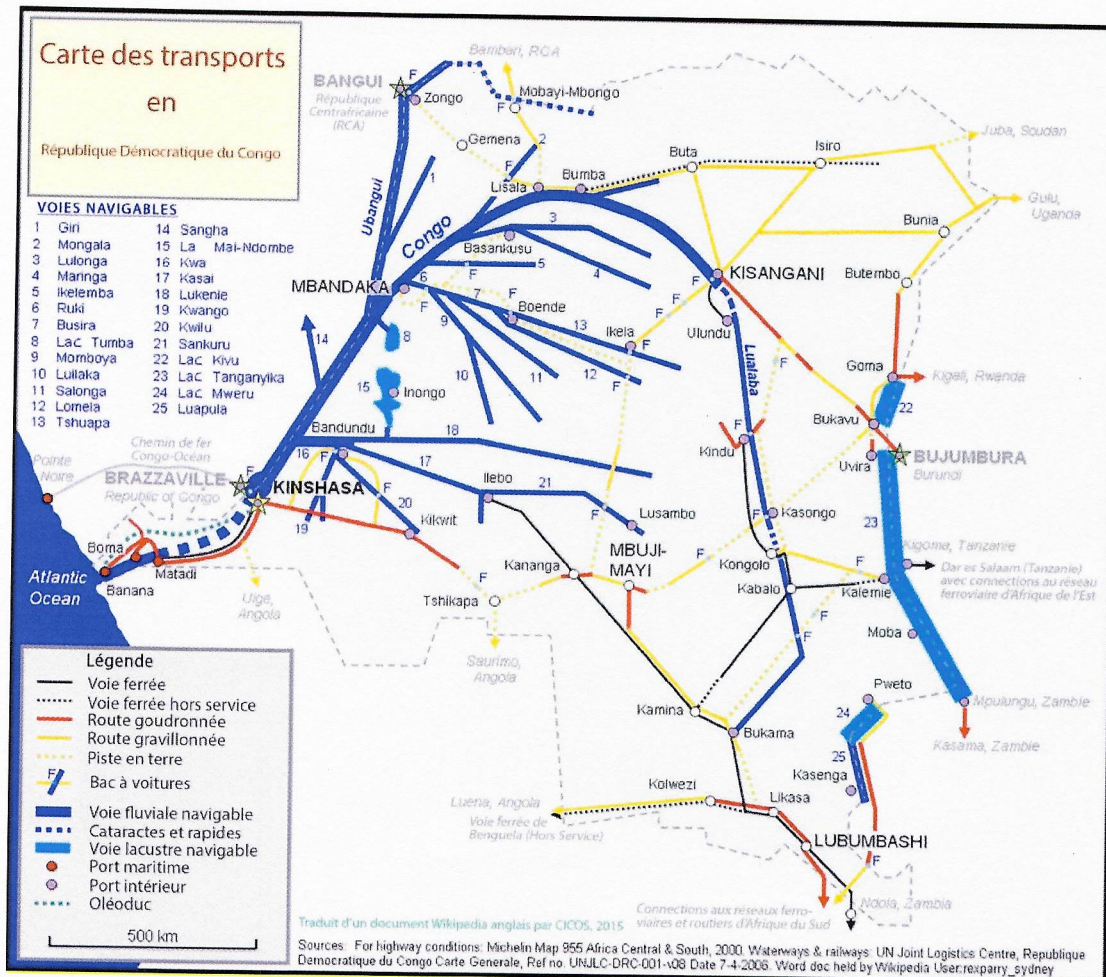
Annexe n°1 : Carte des voies navigables, voies ferrées et zones à haute potentialité agricole



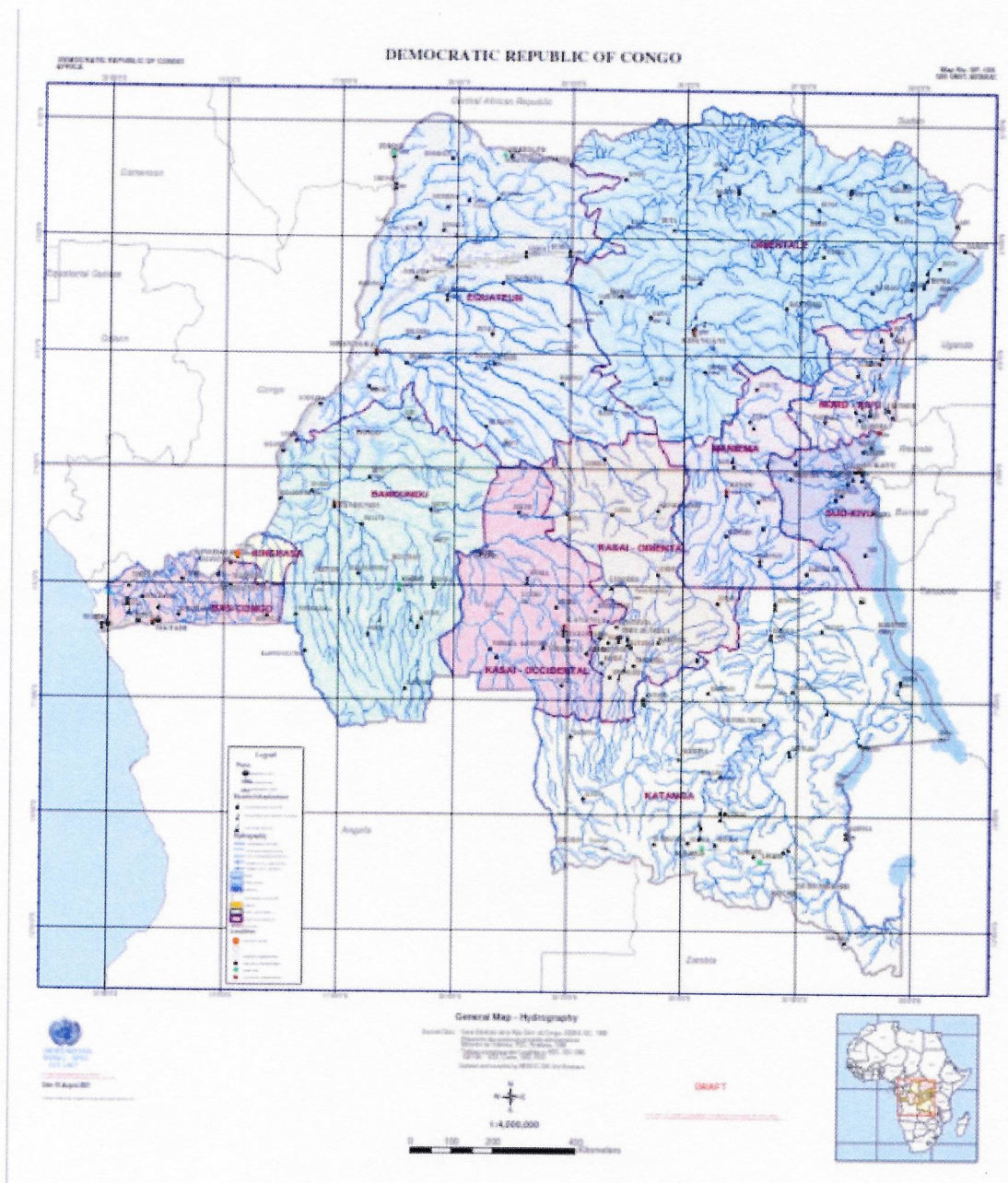
Annexe n°2 : Carte des zones de haute densité de population en RDC



Annexe n°3 : Carte des voies de transports en RDC



Annexe n°4 : Carte du réseau hydrographique de la RDC

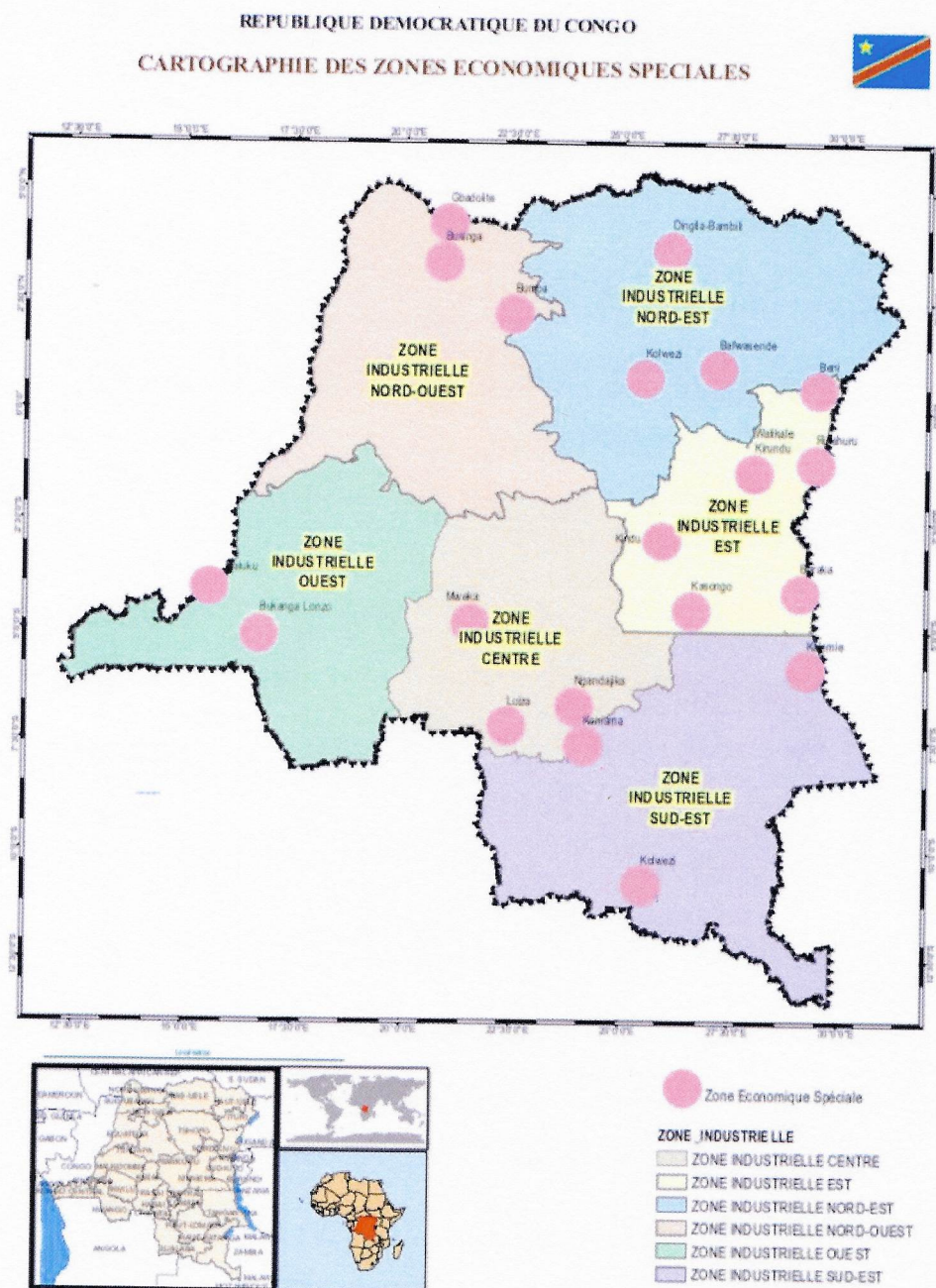


7

Annexe n°5: Carte des zones économiques spéciales

(Source : Plan Directeur d'Industrialisation de la RDC, août 2021, page 11)

CAHIER DES COÛTS ESTIMATIFS DES INFRASTRUCTURES
STRUCTURANTES ET INDUSTRIALISANTES



Congo Challenge

Annexe n°6 : Classification des voies navigables de la RDC

Sous bassin 1			Zone industrielle NORD-OUEST (Rive droite du fleuve Congo) & ZI_NORD-EST					
N°	Cours d'eau	Catégorie de la voie navigable	A charge de l'OVDA		A charge de la RVF		A charge du GIE SCEVN	
			Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)	Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)	Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)
1	Rivière Lomami	3	Isangi - Yankwamu - Litoko	330				
2	Rivière Aruwimi	3	Basoko - Yambuya	60				
3	Rivière Lindi	4	Embouchure - Bafwasende	450				
4	Rivière Likati	4	Aketi - Likati	200				
5	Rivière Itimbiri	2			Yambenga - Aketi	255		
6	Rivière Rubi	4	Aketi - Buta	250				
7	Rivière Mongala	2			Mobeka - Businga	329		
8	Rivière Mbanga Melo	4	Akula - Karawa	200				
9	Rivière Ubangi	2					Embouchure - Bangui	650
10	Rivière Haut - Ubangi	4	Bangui - Yakoma				Bangui - Yakoma	600
11	Rivière Ngiri	2			Embouchure - Bomana	138		
12	Rivière Ngiri	3	Bomana- Monianga	159				
13	Rivière Lua	3	Embouchure - Mogalo	141				
14	Rivière Ebola	4	Businga-Abuzi	240				
15	Rivière Moeko	4	Losengo - Budjala	150				
16	Chenal Lobengo	4	Fleuve - Ngiri	680				
Longueur navigable / Prise en charge (Km)			2 860		722		1250	
Longueur totale navigable du Sous bassin 1 (Km)			4 832					
Sous bassin 2			Zone industrielle NORD-OUEST (Rive gauche du fleuve Congo)					
N°	Cours d'eau	Catégorie du cours d'eau	A charge de l'OVDA		A charge de la RVF		A charge du GIE SCEVN	
			Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)	Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)	Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)

7

1	Rivière Lulonga	2			Lulonga - Basankusu	180		
2	Rivière Lopori	2			Basankusu - Lokolenge	497		
3	Rivière Lopori	3	Lokolenge -Simba	203				
4	Rivière Bolombo	3	Embouchure - Lilenga	182				
5	Rivière Maringa	2	Basankusu- Mompono	361				
6	Rivière Maringa	3	Mompono-Befori	185				
7	Rivière Ikelemba	3	Mbandaka - Balangala	320				
8	Rivière Ruki	2			Mbandaka - Ingende	105		
9	Rivière Busira	2			Ingende - Boende (Aval / Confluent Tshuapa)	307		
10	Rivière Tshuapa	2	Boende - Ikela	555				
11	Rivière Tshuapa	3	Ikela - ElingaMpangu	270				
12	Rivière Lomela	2	Boende - Itoko	268				
13	Rivière Lomela	3	Itoko - Lomela	232				
14	Rivière Salonga	3	Busira - Yongo	260				
15	Rivières Momboyo et Luilaka	2 et 3	Embouchure - Ikali	545				
16	Rivière Yenge	3	Embouchure - Bosenge	110				
Longueur navigable / Prise en charge (Km)			3 491		1 089		0	
Longueur totale navigable du Sous bassin 2 (Km)			4 580					
Sous bassin 3		Zones industrielles OUEST & CENTRE (Bassin versant de la rivière KASAI)						
N°	Cours d'eau	Catégorie du cours d'eau	A charge de l'OVDA		A charge de la RVF		A charge du GIE SCEVN	
			Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)	Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)	Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)
1	Rivière Haut-Kasai	3	Ilebo - Njoko Punda	184				
2	Rivière Haut-Kasai	4	Ndjoko-Punda-Tshikapa	81				
3	Rivière Lulua	3	Embouchure - Luebo	57				
4	Rivière Lubi	3	Lusambo - Ndomba	100				

5	Rivière Lwange	4	Embouchure - Katembo	190				
6	Rivière Kwango	3	Wombali - Kingushi	307				
7	Rivière Haut - Kwango	3	Swa - Kibula	299				
8	Rivière Kwilu	2			Bandundu - Kikwit	342		
9	Rivière Inzia	2	Bagata - Mushuni CK	96				
10	Rivière Inzia	3	Mushuni CK - Kimbao	269				
11	Rivière Lukula	2	Embouchure - Masimanimba	129				
12	Rivière Wamba	3	Embouchure - Kapanga	202				
13	Rivière N'Fimi	2			Mushie - Kutu	164		
14	Rivière Lukenie	2			Kutu - Dekese	570		
15	Rivière Lukenie	3			Dekese - Kole	222		
16	Rivière Lukenie	4			Kole - Lodja	230		
17	Rivière Lokoro	4	Embouchure - Ngali	186				
18	Rivière Lutoi	4	Donkesse - Kiri	83				
19	Rivière Kamtsha	4	Eolo - Ikubi	130				
20	Rivière Sankuru	2			BenaBendi - Lusambo	460		
21	Rivière Sankuru	3			Lusambo- Pania Mutombo (Mulubula)	120		
22	Rivière Lutshuadi	4	Embouchure - Bashila	280				
23	Rivière Lubudi	3	Embouchure - Lodi	180				
24	Rivière Lubefu	3	Embouchure - Lubefu	300				
25	Rivière Mbuji-Mayi	4		250				
26	Rivière Lubilandji	4		300				
Longueur navigable / Prise en charge (Km)			3 623		2 108		0	
Longueur totale navigable du Sous bassin 3 (Km)			5 731					
Sous bassin 4		Zones industrielles NORD-EST, EST & SUD-EST (Bassin versant de la rivière LUALABA)						
N°	Cours d'eau		A charge de l'OVDA		A charge de la RVF		A charge du GIE SCEVN	

		Catégorie du cours d'eau	Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)	Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)	Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)
1	Fleuve Congo (Lualaba)	1			Ubundu - Kindu	300		
2	Rivière Ruiki	3	Ubundu - Biondo	88				
3	Rivière Lowa	3	Ongoka - Yumbi	55				
4	Rivière Ulindi	3	Embouchure - Km 5	5				
5	Rivière Kasuku	3	Embouchure - Km 50	50				
6	Rivière Elila	3	Embouchure - Fundu Sadi	30				
7	Fleuve Congo (Lualaba)	4	Kindu - Kibombo	115				
8	Fleuve Congo (Lualaba)	3	Kibombo - Kasongo	110				
9	Fleuve Congo (Lualaba)	2			Kongolo - Kiabo	561		
10	Fleuve Congo (Lualaba)	3			Kiabo - Bukama	84		
11	Rivière Lukuga	3	Embouchure - Kiambi	10				
12	Rivière Lovidjo	4		130				
13	Rivière Luvua	3	Ankoro - Kiambi	145				
14	Lac Moero & Rivière Luapula	2	Kasenga - Pweto	275				
15	Rivière Lovoie	4		10				
16	Rivière X	3	Embouchure - Pont SNCC	8				
17	Rivière Y	4	Elila - FunduSaidi	30				
18	Rivière Z	3	Ongoka - Yumbi	60				
Longueur navigable / Prise en charge (Km)			1 121		945		0	
Longueur totale navigabledu Sous bassin 4 (Km)			2 066					
Sous bassin 5		Zone industrielle OUEST (Bassin versant du fleuve Congo/dans les rapides)						
N°	Cours d'eau	Catégorie du cours d'eau	A charge de l'OVDA		A charge de la RVF		A charge du GIE SCEVN	
			Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)	Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)	Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)
1	Rivière Inkisi	4	Inkisi - Ngidinga	80				
2	Fleuve Congo	2	Mpioka - Kinganga	200				

Longueur navigable / Prise en charge (Km)			280		0		0	
Longueur totale navigable du Sous bassin 5 (Km)			280					
Autres voies navigables de catégorie 1								
N°	Voies navigables		A charge de l'OVDA		A charge de la RVF		A charge du GIE SCEVN	
			Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)	Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)	Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)
1	Fleuve Congo	1			Kinshasa - Kisangani	1 734		
2	Rivière Kasai	1			Embouchure - Ilebo	605		
Longueur navigable / Prise en charge (Km)					2 339			
Longueur totale navigable des autres voies de catégorie 1 (Km)			2 339					
Voies lacustres								
N°	Voies navigables		A charge de l'OVDA		A charge de la RVF		A charge du GIE SCEVN	
			Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)	Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)	Extrémités de la voie navigable	Longueur navigable (Km)
1	Lac Tumba		Irebu - Bikoro	57				
2	Lac Mai Ndombe				Kutu - Donkese	182		
3	Lac Tanganyika				Kalundu-Moliro-Mpulungu	950		
4	Lac Kivu				Bukavu – Goma-Kirotshe	280		
5	Lac Edouard					90		
6	Lac Albert					160		
Longueur navigable / Prise en charge (Km)			57		1 662		0	
Longueur totale navigable des autres voies de catégorie 1 (Km)			1 719					

Synthèse						
N°	Type de voie	Longueur navigable (Km)				
		A charge de l'OVDA	A charge de la RVF	A charge du GIE SCEVN	A charge de la CVM	Total

1	Voies navigables des sous bassins 1 à 5	11 375	4 864	1250	0	17 489
2	Autres voies navigables de l'ère catégorie		2 339	0	0	2 339
3	Voies lacustres	57	1 662	0	0	1 719
4	Bief maritime	0	0	0	138	138
Toutes les voies navigables		11 432	8 865	1250	138	21 685



Annexe n°7 : Liste des territoires touchés par, au moins, une voie navigable (VN) et les territoires touchés par, au moins, une voie navigable et/ou ferroviaire existante en 2024 (VF existant) et / ou par une route asphaltée existante en 2024 (RNA) et /ou par une nouvelle VF à construire

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
N°	Voie navigable	Catégorie de la voie navigable	Zone Industrielle	Province	Territoire	Territoire touché par au moins 1 VN	Territoire touchée par au moins 1 VN et/ou 1 VF existant en 2024	Territoire touché par au moins 1 VN et/ou 1 VF existant et/ou 1 ROUTE ASPHALTEE	Territoire touchée par au moins 1 VN et/ou 1 VF existant et/ou 1 ROUTE ASPHALTEE EXISTANT (RNA) en 2024 et/ou 1 VF à construire	EPDA pilote /PDA Construction modulaire	Nbre EPDA pilote	2024-2025	2026-2028	2029-2033	PDA pilote / Construction modulaire	Nbre PDA pilote	2024-2025	2026-2028	2029-2033
A. TERRITOIRES TOUCHES PAR AU MOINS UNE VOIE NAVIGA																			
1	Itimbiri	2	NE	Bas Uele	Aketi	1	1	1	1	Aketi	1	1	1		Aketi	1	1	1	
2	Rubi	4	NE	Bas Uele	Buta	1	1	1	1	Buta	1	1	1	1	Buta	1	1	1	1
3	Lulonga	2	NW	Equateur	Basankusu	1	1	1	1	Basankusu	1	1	1		Basankusu	1	1	1	
4	Lac Tumba		NW	Equateur	Bikoro	1	1	1	1	Bikoro	1	1	1		Bikoro	1	1	1	
5	Ikelemba	3	NW	Equateur	Bolomba	1	1	1	1	Bolomba	1	1	1		Bolomba	1	1	1	
6	Giri	2	NW	Equateur	Bomongo	1	1	1	1	Bomongo	1	1	1		Bomongo	1	1	1	1
7	Ruki	2	NW	Equateur	Ingende	1	1	1	1	Ingende	1	1	1		Ingende	1	1	1	
8	Congo	1	NW	Equateur	Lukolela	1	1	1	1	Lukolela	1	1	1		Lukolela	1	1	1	
9	Congo	1	NW	Equateur	Makanza	1	1	1	1	Makanza	1	1	1	1	Makanza	1	1	1	1
10	Luapula		SE	Haut-Katanga	Kasenga	1	1	1	1	Kasenga	1	1	1		Kasenga	1	1	1	
11	Lac Moero & Rivière Luapula	2	SE	Haut-Katanga	Pweto	1	1	1	1	Pweto	1	1	1		Pweto	1	1	1	
12	Lualaba	3	SE	Haut-Lomani	Bukama	1	1	1	1	Bukama	1	1	1		Bukama	1	1	1	
13	Lovidjo	4	SE	Haut-Lomani	Kabongo	1	1	1	1	Kasenga /Kabongo/ Munza)	1	1	1	1	Kasenga /Kabongo/ Munza)	1	1	1	1
14	Lualaba	3	SE	Haut-Lomani	Malemba-Nkulu	1	1	1	1	Malemba Nkulu	1	1	1		Malemba Nkulu	1	1	1	

15	Lac Albert	2	NE	Ituri	Djugu	1	1	1	1	Blukwa	1			1	Blukwa	1			1
16	Lac Albert	2	NE	Ituri	Irumu	1	1	1	1	Kasenyi	1			1	Kasenyi	1			1
17	Lac Albert	2	NE	Ituri	Mahagi	1	1	1	1	Mahagi	1			1	Mahagi	1			1
18	Lukenie	3	C	Kasaï	Dekese	1	1	1	1	Dekese	1	1			Dekese	1			1
19	Kasaï	1	C	Kasaï	Ilebo	1	1	1	1	Ilebo	1	1			Ilebo	1	1		
20	Lulua	3	C	Kasaï	Luebo	1	1	1	1	Luebo	1	1			Luebo	1		1	
21	Haut-Kasaï	4	C	Kasaï	Tshikapa	1	1	1	1	Tshikapa	1			1	Tshikapa	1			1
22	Lubi & Sankuru	4	C	Kasaï Central	Dimbelenge	1	1	1	1	Bakwa-Ngoyi	1		1		Bakwa-Ngoyi	1			1
23	Lubi	3	C	Kasaï Oriental	Kabeya Kamwanga	1	1	1	1	Bena-Kabwanseya	1	1			Bena-Kabwanseya	1		1	
24	Lubi & Sankuru	4	C	Kasaï Oriental	Lupatapa	1	1	1	1	Domba	1	1			Domba	1		1	
25	Lubi	4	C	Kasaï Oriental	Miabi	1	1	1	1	Bena-Kalonji	1		1		Bena-Kalonji	1			1
26	Congo	2	W	Kongo Central	Luozi	1	1	1	1	Mpioka (Luozi)	1	1			Mpioka (Luozi)	1		1	
27	Inkisi	4	W	Kongo Central	Madimba	1	1	1	1	Ngindinga	1		1		Ngindinga	1			1
28	Inkisi	4	W	Kongo Central	Mbanza-Ngungu	1	1	1	1	Inkisi	1	1			Inkisi	1	1		
29	Congo	1	W	Kongo Central	Moanda	1	1	1	1	Boma	1		1		Boma	1		1	
30	Congo	2	W	Kongo Central	Seke-Banza	1	1	1	1										
31	Congo	2	W	Kongo Central	Songololo	1	1	1	1	Kinganga	1	1			Kinganga	1		1	
32	Haut-Kwango	4	W	Kwango	Kasongo-Lunda	1	1	1	1	Kasongo-Lunda	1	1			Kasongo-Lunda	1			1
33	Wamba	3	W	Kwango	Kenge	1	1	1	1	Kenge	1	1			Kenge	1		1	
34	Haut-Kwango	3	W	Kwango	Popokabaka	1	1	1	1	Popokabaka	1	1			Popokabaka	1		1	
35	Kwilu	2	W	Kwilu	Bagata	1	1	1	1	Bagata	1	1			Bagata	1		1	
36	Kwilu	2	W	Kwilu	Bulungu	1	1	1	1	Bulungu	1	1			Bulungu	1	1		
37	Loange	3	W	Kwilu	Gungu	1	1	1	1	Luandu / Ngudi / Bushi	1			1	Luandu / Ngudi / Bushi	1			1
38	Kasaï, Piopio & Loange	1	W	Kwilu	Idiofa	1	1	1	1	Eolo	1	1			Eolo	1		1	
39	Lukula	2	W	Kwilu	Masi-Manimba	1	1	1	1	Mushuni CK	1	1			Mushuni CK	1			1

40	Congo	1	W	Mai Ndombe	Bolobo	1	1	1	1	Bolobo	1	1			Bolobo	1	1			
41	Lac Mai Ndombe	2	W	Mai Ndombe	Inongo	1	1	1	1	Inongo	1	1			Inongo	1	1			
42	Lutoi	4	W	Mai Ndombe	Kiri	1	1	1	1	Kiri	1	1			Kiri	1				1
43	Rivière N'Fimi	2	W	Mai Ndombe	Kutu	1	1	1	1	Kutu	1	1			Kutu	1	1			
44	Congo	1	W	Mai Ndombe	Kwamouth	1	1	1	1	Kwamouth	1	1			Kwamouth	1	1			IV x.
45	M'Fimi	2	W	Mai Ndombe	Mushie	1	1	1	1	Mushie	1	1			Mushie	1	1			
46	Lukenie	2	W	Mai Ndombe	Oshwe	1	1	1	1	Oshwe	1	1			Oshwe	1			1	
47	Congo	1	W	Mai Ndombe	Yumbi	1	1	1	1	Yumbi	1	1			Yumbi	1	1			
48	Lualaba	4	E	Maniema	Kibombo	1	1	1	1	Kibombo	1	1			Kibombo	1			1	
49	Lualaba	3	E	Maniema	Kindu	1	1	1	1	Kindu	1	1			Kindu	1	1		1	K
50	Elila	3	E	Maniema	Pangi	1	1	1	1	Fundi	1		1		Fundi	1				1
51	Lopori	2	NW	Mongala	Bongandanga	1	1	1	1	Bongandanga	1	1			Bongandanga	1	1			
52	Congo / Itimbiri	1	NW	Mongala	Bumba	1	1	1	1	Bumba	1	1			Bumba	1	1			B
53	Congo	1	NW	Mongala	Lisala	1	1	1	1	Lisala	1	1			Lisala	1			1	
54	Lac Edouard	2	E	Nord Kivu	Beni	1	1	1	1	Beni	1			1	Beni	1				1
55	Lac Edouard	2	E	Nord Kivu	Lubero	1	1	1	1	Ishango	1			1	Ishango	1				1
56	Lac Kivu	1	E	Nord Kivu	Masisi	1	1	1	1	Sake	1	1			Sake	1	1			
57	Lac Edouard	2	E	Nord Kivu	Rutshuru	1	1	1	1	Vitshumbi	1				Vitshumbi	1			1	
58	Haut - Ubangi	4	NW	Nord Ubangi	Bosobolo	1	1	1	1	Pandu	1		1		Pandu	1			1	
59	Mongala	2	NW	Nord Ubangi	Businga	1	1	1	1	Businga										B
60	Mongala	4	NW	Nord Ubangi	Mobayi-Mbongo	1	1	1	1	Mobayi-Mbongo	1		1		Mobayi-Mbongo	1			1	IV IV
61	Haut - Ubangi	4	NW	Nord Ubangi	Yakoma	1	1	1	1	Yakoma	1		1		Yakoma	1			1	
62	Lomami	4	C	Sankuru	Katako-Kombe	1	1	1	1	Bolaili / Watambul-Nord	1			1	Bolaili / Watambul-Nord	1				1
63	Lukenie	3	C	Sankuru	Kole	1	1	1	1	Kole	1	1			Kole	1			1	
64	Lukenie	4	C	Sankuru	Lodja	1	1	1	1	Lodja	1		1		Lodja	1				1

65	Lomela	2	C	Sankuru	Lomela	1	1	1	1	Lomela	1	1	1	Lomela	1	1	1
66	Lubefu	3	C	Sankuru	Lubefu	1	1	1	1	Lubefu	1	1	1	Lubefu	1	1	1
67	Sankuru	2	C	Sankuru	Lusambo	1	1	1	1	Lusambo	1	1	1	Lusambo	1	1	1
68	Lac Tanganyika	1	E	Sud Kivu	Fizi	1	1	1	1	Baraka	1	1	1	Baraka	1	1	1
69	Lac Kivu	1	E	Sud Kivu	Idjwi	1	1	1	1	Bugarula	1	1	1	Bugarula	1	1	1
70	Lac Kivu	1	E	Sud Kivu	Kabare	1	1	1	1	Birava	1	1	1	Birava	1	1	1
71	Lac Kivu	1	E	Sud Kivu	Kalehe	1	1	1	1	Kalehe	1	1	1	Kalehe	1	1	1
72	Lac Tanganyika	1	E	Sud Kivu	Uvira	1	1	1	1	Uvira	1	1	1	Uvira	1	1	1
73	Mbanga Melo	4	NW	Sud Ubangi	Budjala	1	1	1	1	Akula	1	1	1	Akula	1	1	1
74	Mbanga Melo	4	NW	Sud Ubangi	Gemena	1	1	1	1	Karawa	1	1	1	Karawa	1	1	1
75	Giri	3	NW	Sud Ubangi	Kungu	1	1	1	1	Mogalu	1	1	1	Mogalu	1	1	1
76	Ubangi	2	NW	Sud Ubangi	Libenge	1	1	1	1	Libenge	1	1	1	Libenge	1	1	1
77	Congo	3	SE	Tanganyika	Kabalo	1	1	1	1	Kabalo	1	1	1	Kabalo	1	1	1
78	Lac Tanganyika	1	SE	Tanganyika	Kalemie	1	1	1	1	Kalemie	1	1	1	Kalemie	1	1	1
79	Lualaba	2	SE	Tanganyika	Kongolo	1	1	1	1	Kongolo	1	1	1	Kongolo	1	1	1
80	Rivière Luvua	3	SE	Tanganyika	Manono	1	1	1	1	Kiambi	1	1	1	Kiambi	1	1	1
81	Lac Tanganyika	1	SE	Tanganyika	Moba	1	1	1	1	Moba	1	1	1	Moba	1	1	1
82	Lindi	4	NE	Tshopo	Bafvasende	1	1	1	1	Bafvasende	1	1	1	Bafvasende	1	1	1
83	Aruwimi & Lindi	3	NE	Tshopo	Banalia	1	1	1	1	Ekilo	1	1	1	Ekilo	1	1	1
84	Aruwimi	3	NE	Tshopo	Basoko	1	1	1	1	Basoko	1	1	1	Basoko	1	1	1
85	Congo / Isangi	1	NE	Tshopo	Isangi	1	1	1	1	Isangi	1	1	1	Isangi	1	1	1
86	Lomami	3	NE	Tshopo	Opala	1	1	1	1	Opala	1	1	1	Opala	1	1	1
87	Lualaba	1	NE	Tshopo	Ubundu	1	1	1	1	Ubundu	1	1	1	Ubundu	1	1	1
88	Congo & Lopori	3	NE	Tshopo	Yahuma	1	1	1	1	Lopori (Simba)	1	1	1	Lopori (Simba)	1	1	1
89	Maringa	3	NW	Tshuapa	Befale	1	1	1	1	Isokolokoto	1	1	1	Isokolokoto	1	1	1

90	Tshuapa	2	NW	Tshuapa	Boende	1	1	1	1	Boende	1	1			Boende	1	1		
91	Tshuapa	2	NW	Tshuapa	Bokungu	1	1	1	1	Bokungu	1	1			Bokungu	1	1		
92	Bolombo	3	NW	Tshuapa	Djolu	1	1	1	1	Baringa II	1		1		Baringa II	1		1	
93	Tshuapa	2	NW	Tshuapa	Ikela	1	1	1	1	Ikela	1	1			Ikela	1	1		
94	Momboy o et Luilaka	2 et 3	NW	Tshuapa	Monkoto	1	1	1	1	Monkot o	1		1		Monkoto	1		1	
B. AUTRES TERRITOIRES TOUCHES PAR AU MOINS UNE VOIE FERREE EXI																			
95			SE	Haut-Katanga	Kipushi	0	1	1	1										
96			SE	Haut-Katanga	Lubudi	0	1	1	1										
97			SE	Haut-Katanga	Sakania	0	1	1	1										
98			SE	Haut-Lomani	Kamina	0	1	1	1										
99			SE	Haut-Lomani	Kaniama	0	1	1	1										
100			C	Kasaï	Mweka	0	1	1	1										
101			C	Kasaï Central	Demba	0	1	1	1										
102			C	Kasaï Central	Dibaya	0	1	1	1										
103			W	Kongo Central	Kasangulu	0	1	1	1										
104			C	Lomami	Mwene-Ditu	0	1	1	1										
105			SE	Lualaba	Dilolo	0	1	1	1										
106			SE	Lualaba	Mutshatsha	0	1	1	1										
107			SE	Tanganyika	Nyunzu	0	1	1	1										
C. AUTRES TERRITOIRES TOUCHES PAR AU MOINS UNE ROUTE ASPHALTEE OU BETO																			
108			SE	Haut-Katanga	Kambove	0	0	1	1										
109			W	Kongo Central	Lukula	0	0	1	1										
110			W	Kongo Central	Tshela	0	0	1	1										
111			E	Maniema	Lubutu	0	0	1	1										
D. AUTRES TERRITOIRES QUI SERONT TOUCHES PAR AU MOINS UNE VOIE FERREE A C NOUVEAU TRACE DU PDI-RDC 2021 TEL QUE MODIFIE SUR LA CARTE VN & VF du 15																			
112			NE	Bas Uele	Ango	0	0	0	1										

113		NE	Bas Uele	Bambesa	0	0	0	1											
114		NE	Bas Uele	Bondo	0	0	0	1											
115		NE	Bas Uele	Poko	0	0	0	1											
116		NE	Haut Uele	Dungu	0	0	0	1											
117		NE	Haut Uele	Faradje	0	0	0	1											
118		NE	Haut Uele	Niangara	0	0	0	1											
119		NE	Haut Uele	Rungu	0	0	0	1											
120		NE	Haut Uele	Watsa	0	0	0	0											
121		NE	Ituri	Aru	0	0	0	1											
122		NE	Ituri	Mambasa	0	0	0	1											
123		C	Kasaï Central	Kazumba	0	0	0	1											
124		C	Kasaï Central	Luiza	0	0	0	1											
125		C	Kasaï Oriental	Katanda	0	0	0	1											
126		C	Kasaï Oriental	Tshilenge	0	0	0	1											
127		C	Lomami	Kabinda	0	0	0	1											
128		SE	Lualaba	Kapanga	0	0	0	1											
129		SE	Lualaba	Sandoa	0	0	0	1											
130		E	Maniema	Punia	0	0	0	1											
131		E	Nord Kivu	Nyiragongo	0	0	0	1											
132		E	Nord Kivu	Walikale	0	0	0	1											
133		E	Sud Kivu	Mwenga	0	0	0	1											
134		E	Sud Kivu	Shabunda	0	0	0	1											
135		E	Sud Kivu	Walungu	0	0	0	1											
E. TERRITOIRES QUI NE SERONT TOUCHES PAR AU MOINS UNE VN ET/OU UNE																			
136		SE	Haut-Katanga	Mitwaba	0	0	0	0											
137		NE	Haut Uele	Wamba	0	0	0	0											
138		W	Kongo Central	Kimvula	0	0	0	0											
139		W	Kwango	Feshi	0	0	0	0											
140		W	Kwango	Kahemba	0	0	0	0											
141		C	Lomami	Kamiji	0	0	0	0											

