

Agence belge de développement, la CTB mobilise ses ressources et son expertise pour éliminer la pauvreté dans le monde. Contribuant aux efforts de la Communauté internationale, la CTB agit pour une société qui donne aux générations actuelles et futures les moyens de construire un monde durable et équitable.

Ses 650 collaborateurs à Bruxelles et à l'étranger concrétisent l'engagement de l'État belge et d'autres partenaires au développement pour la solidarité internationale. Dans une vingtaine de pays, en Afrique, en Asie et en Amérique latine, ils appuient plus de 300 projets et programmes de coopération.

Dans le cadre du développement de ses activités, la CTB recherche des (h/f):

Assistants techniques internationaux experts routiers RDC

témoignant d'un intérêt marqué pour la coopération au développement

Réf.:RDC/11/161-4B

Des postes de routiers expérimentés sont actuellement vacants au sein des projets RD Congo :

- Le programme de désenclavement dans le Kwilu et Kwango (Province de Bandundu)
 - **PRODEKK** (lieu d'affectation Kikwit, Province du Bandundu)
- Le programme de désenclavement dans la province du Kasai-Oriental (**PRODEKOR** –lieu d'affectation Mbuji-Mayi), sous réserve d'accord final de financement

Lieu d'affectation : Kikwit et Mbuji-Mayi

Durée du contrat: Possibilités d'expatriation pour plusieurs années

Date probable d'entrée en fonction: premier trimestre 2013 (PRODEKK) et deuxième trimestre 2013 (PRODEKOR)

Package salarial mensuel pour expatriation de longue durée: pour la RD Congo entre 5131,6 euros et 8455,04 euros (en ce compris le salaire brut mensuel et les avantages liés au statut d'expatrié: primes de pénibilité et d'expatriation). Le salaire est calculé en fonction de la composition de ménage et de l'expérience professionnelle pertinente. Les primes de pénibilité et d'expatriation varient en fonction des pays.

Les projets cités cadrent dans le Programme Indicatif de Coopération bilatérale 2010 – 2013 (PIC) entre la Belgique et le RDC, qui se focalise sur trois secteurs prioritaires (Agriculture, Pistes et Bacs et l'Enseignement technique et la formation professionnelle (ETFP))

Les lieux d'affectation ne sont pas conseillés aux familles avec enfants, vu le manque de solutions d'accueil adéquates.

Soucieuse d'offrir des conditions de vie et de travail acceptables à ses employés, la CTB veillera néanmoins à une installation correcte de l'ATI, œuvrant dans une équipe de travail la plus harmonieuse possible.

Contexte

Général

Le transport rural en RDC est problématique. Les pistes sont en mauvais état, des ponts sont détruits ou absents, ainsi que les bacs de traversée de rivière, rendant pénible et souvent impossible le trafic. Cette difficulté de transport forme l'un des principaux obstacles au développement.



L'enclavement est le frein principal à la relance de l'activité agro-économique dans beaucoup de zones : par manque de voie d'exportation des produits, malgré un potentiel considérable, les agriculteurs se limitent à la production qui couvre les besoins de la famille et leur revenu est fortement réduit. Dans d'autres zones, la production agricole pourrit sur les champs par manque de voie d'évacuation. En même temps, les prix des produits importés ont fortement augmenté à cause des difficultés liées au transport. Le résultat est qu'une grande partie de la population rurale se retrouve victime d'un cycle de paupérisation.

La stratégie du programme est de désenclaver durablement des zones de production agricole (ou des zones qui ont un grand potentiel agricole), afin de réduire la pauvreté. En effet, le désenclavement aura un double effet : le revenu des populations rurales augmentera par l'évacuation des produits agricoles, et les prix des produits importés baisseront par la facilitation du transport de ces produits. L'effet net est un pouvoir d'achat augmenté et une économie locale stimulée, comme on a pu l'observer dans les projets précédents.

Dans un pays comme la République Démocratique du Congo, où la multimodalité du transport est incontournable, le désenclavement et la facilitation du transport doivent suivre cette multimodalité. Pour cela, le programme ne réhabilitera pas seulement des pistes, mais également des tronçons de voies fluviales. Les bacs de traversée sont en tant que tels une partie de la route (tout comme les ponts), et il est indispensable d'inclure la réhabilitation de bacs dans ce programme « routier ».

Les expériences du passé de la coopération belgo-congolaise ont montré que le désenclavement par la réhabilitation d'un réseau routier ne crée pas nécessairement toutes les conditions nécessaires pour un développement agricole. Beaucoup de cultivateurs travaillent en autosubsistance, ont perdu l'expertise agricole et n'ont pas les capacités d'augmenter leur production (dont ils exportent une partie) et leur revenu.

PRODEKK :

La coopération belgo-congolaise, dans ses projets passés, a réhabilité et entretenu un réseau de 2000km de pistes rurales au Bandundu, et s'est engagée à étendre ce réseau à travers le Programme de Désenclavement au Kwilu/Kwango (PRODEKK). L'impact du désenclavement sur le développement est prouvé. L'objectif du programme est donc de mettre à disposition des utilisateurs un réseau multimodal (routier-fluvial) de transport, géré durablement par les autorités provinciales.

Le programme contient 5 volets:

- Un renforcement de la maîtrise d'ouvrage chez le partenaire, qui devra gérer ce patrimoine routier après le programme;
- La réhabilitation d'un réseau de pistes et leurs ouvrages d'art, d'un nombre de bacs, de petits cours d'eau, afin de désenclaver des nouvelles zones, sur base de priorités confirmées de développement des districts;
- L'entretien du réseau existant en utilisant des approches locales, afin de garantir une praticabilité de la route en toute saison;
- La recherche de financements durables (Fonds National d'Entretien Routier, péages, financements privés, ...) pour l'entretien routier, afin d'atteindre une prise en charge graduelle par l'état congolais;



- La promotion des bonnes pratiques d'utilisation du réseau routier, afin de limiter la dégradation accélérée des ouvrages par les utilisateurs (surcharge, non-respect des barrières de pluie, ...).

Les aspects gouvernance, repris dans 3 des 5 volets, sont cruciaux pour une bonne réussite des autres volets et pour assurer la durabilité du projet. Quant aux aspects techniques, ils représentent des grands défis et constituent la partie principale du budget.

En parallèle, un programme agriculture (PRODAKK) sera exécuté, qui donnera un appui à la relance de l'agriculture dans la même zone, et qui bénéficiera du réseau routier qu'entretiendra le PRODEKK.

Les thèmes comme le genre, l'environnement et le VIH/Sida, sont intégrés de manière transversale dans les deux programmes. Le PRODEKK porte une attention particulière à l'aspect VIH/Sida. Le PRODAKK consacre un volet entier à l'empowerment économique des femmes dans la province de Bandundu.

PRODEKOR :

Après le Programme de Désenclavement au Kwilu et Kwango (PRODEKK) en voie de lancement, le prochain programme de désenclavement est le PRODEKOR au Kasai-Oriental.

Les réseaux de transport au Kasai-Oriental sont multimodaux par excellence, et comprennent les voies routières, fluviales, aériennes ainsi que le chemin de fer.

Compte tenu de son enclavement, ces différentes voies revêtent une importance considérable en ce qu'elles permettent de relier le Kasai-Oriental non seulement avec les autres provinces, mais aussi avec les autres contrées du territoire provincial.

La structure du PRODEKOR est fort semblable à celle du PRODEKK élaborée ci-dessus, avec des résultats au niveau des réhabilitations, de l'entretien et de la gouvernance.

Un appui complémentaire à la relance agricole est donc nécessaire et prévu dans le programme **PRODAKOR** (Programme de Développement Agricole au Kasai-Oriental), à laquelle l'intervention PRODEKOR est couplée.

Ce programme consiste à appuyer durablement les systèmes d'exploitations familiales dans les zones ciblées, afin d'augmenter les revenus des exploitants et exploitantes, d'améliorer la sécurité alimentaire dans la région et au-delà.

La priorisation des zones à désenclaver sera donc faite en fonction des activités menées dans le programme du secteur de l'agriculture.

Gestion des programmes :

Le PRODEKK, avec un budget de 20 millions d'euros, sera exécuté par une équipe de 4 personnes en charge de la gestion quotidienne du programme (UDP – Unité de Direction du Programme) : un coordinateur de programme, un gestionnaire administratif et financier, un expert technique routier et un expert en appui institutionnel. Une partie de ces ressources humaines sera partagée avec le PRODAKK.

L'UDP fonctionne avec l'appui technique et méthodologique de l'Unité Conjointe d'Appui à la Gestion (UCAG) du Ministère de développement Rural, et sous la supervision stratégique de la Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL)



L'UDP du PRODEKOR sera consistée de la même façon, et partagera ses ressources humaines avec le projet agriculture et éducation de la même zone.

Description de la fonction :

Sous l'autorité fonctionnelle du Coordinateur provincial qui coordonne les différentes interventions dans la zone (désenclavement, agriculture et éducation) et dans le respect des directives émanant de la Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL), l'Assistant Technique International Routier est le responsable technique du PRODEKK ou du PRODAKOR.

A ce titre:

- Il/elle est responsable de la gestion technique du projet;
- Il /elle est responsable de la planification des activités et l'élaboration du plan d'action du projet. Il/elle présente le programme annuel des activités qui le concernent pour approbation à la coordination;
- Il/elle supervise l'équipe technique du programme (ingénieurs locaux, animateurs);
- Il/elle facilite les différents ateliers de concertation avec la société civile;
- Il/elle veille à la qualité des travaux routiers (réhabilitation et entretien);
- Il/elle gère les différents marchés publics de travaux (pistes, ouvrages d'art) de fourniture (matériel et matériaux) et de services (études, sensibilisations) du programme (élaboration des cahiers de charges, publication locale, suivi, réception provisoire et définitive);
- Il/elle supervise les conventions et contrats avec les structures d'entretien et les entités étatiques
- Il/elle est le point de contact envers l'UCAG pour tout ce qui concerne la technique sectorielle

Profil :

L'assistant technique doit posséder :

Diplôme :

- Un diplôme d'ingénieur civil des constructions ou de génie rural ou une expérience professionnelle équivalente pertinente ;

Expérience professionnelle et compétences techniques :

- Au moins 5 ans d'expérience professionnelle pertinente, dont 1 an dans les programmes/projets mettant en œuvre les techniques HIMO et/ou les travaux de pistes non revêtues. Il/elle doit justifier au moins 2 ans de présence dans la gestion des projets en Afrique subsaharienne. La connaissance du contexte particulier de la République Démocratique du Congo serait un avantage ;
- Bonne connaissance des politiques, programmes et projets dans les domaines de la construction de routes en terre, de drainage et de lutte antiérosive ;



Compétences personnelles :

- Des capacités éprouvées dans la formation et la sensibilisation des adultes, dans la facilitation de réunions et dans l'organisation de projet
- Une sensibilité notable dans les thèmes transversaux de la coopération belge (environnement, genre, VIH/SIDA) ;
- Il/elle doit avoir un esprit d'équipe et faire preuve d'aptitudes à la communication avec des collègues et interlocuteurs de nationalités, conditions et niveaux sociaux différents. Il/elle doit posséder une bonne capacité d'analyse, de synthèse et de rédaction ;
- Il/elle doit être en bonne santé et accepter de fréquents déplacements sur le terrain dans des zones peu faciles d'accès ;
- Bonne faculté d'adaptation et d'organisation de vie personnelle, afin d'être en mesure de travailler efficacement dans un lieu d'affectation périphérique ;

Intéressé(e)?

Postulez **au plus tard le 25/02/13** via notre site Web: www.btcctb.org en utilisant notre cv standardisé dont vous trouverez le modèle dans la page « offres d'emploi », et une lettre de motivation. Pour toute question supplémentaire, contactez-nous au +32 (0)2 505 37 90.

A noter que les candidats retenu(es) de cette sélection pourront également être proposés ultérieurement une affectation semblable dans un autre programme de désenclavement en cours d'identification, ceci pour la province Orientale (lieu d'affectation Kisangani), dont l'ouverture est prévue pour le début de 2014. (PRODET)

En fonction du profil retenu, un apprentissage sur un des chantiers en cours pourra être organisé, et couplé par un coaching d'un de nos ingénieurs sur place.