



RAPPORT DES RESULTATS 2015

INTERVENTION PRODET













Sommaire

S	SOMMAIRE		2
A	CRON Y	MES	4
1	APER	RÇU DE L'INTERVENTION	6
	1.1 F	FICHE D'INTERVENTION	6
		EXECUTION BUDGETAIRE	
		AUTOEVALUATION DE LA PERFORMANCE	
	1.3.1	Pertinence	
	1.3.2	Efficience	
	1.3.3	Efficacité	
	1.3.4	Durabilité potentielle	
	1.4 C	Conclusions	
2	MON	IITORING DES RESULTATS	11
	2.1 É	ŽVOLUTION DU CONTEXTE	11
	2.1.1	Contexte général	
	2.1.2	Contexte institutionnel	
	2.1.3	Contexte de gestion : modalités d'exécution	
	2.1.4	Contexte HARMO	
		PERFORMANCE DE L'OUTCOME	
	2.2.1	Progrès des indicateurs	
	2.2.2	Analyse des progrès réalisés	
	2.2.3	Impact potentiel	
	2.3 F	PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1	
	2.3.1	Progrès des indicateurs	15
	2.3.2	État d'avancement des principales activités	15
	2.3.3	Analyse des progrès réalisés	
	2.4 F	PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2	16
	2.4.1	Progrès des indicateurs	16
	2.4.2	État d'avancement des principales activités	17
	2.4.3	Analyse des progrès réalisés	
	2.5 F	PERFORMANCE DE L'OUTPUT 3	21
	2.5.1	Progrès des indicateurs	21
	2.5.2	État d'avancement des principales activités	21
	2.5.3	Analyse des progrès réalisés	
	2.6 F	PERFORMANCE DE L'OUTPUT 4	
	2.6.1	Progrès des indicateurs	
	2.6.2	État d'avancement des principales activités	
	2.6.3	Analyse des progrès réalisés	23
		THEMES TRANSVERSAUX	
	2.7.1	Genre	
	2.7.2	Environnement	
	2.7.3	Autres	
	2.8	Gestion des risques	25

3	PII	OTAGE ET APPRENTISSAGE	32
	3.1	REORIENTATIONS STRATEGIQUES	32
	3.2	RECOMMANDATIONS	
	3.3	ENSEIGNEMENTS TIRES	32
4	AN	NEXES	33
	4.1	CRITERES DE QUALITE	33
	4.2	DECISIONS PRISES PAR LE COMITE DE PILOTAGE ET SUIVI	36
	4.3	CADRE LOGIQUE MIS A JOUR	38
	4.4	APERÇU DES MORE RESULTS	41
	4.5	RAPPORT « BUDGET VERSUS ACTUELS (2015) »	42
	4.6	RESSOURCES EN TERMES DE COMMUNICATION	

Acronymes

AT (I/N) Assistant Technique (International/National) BULOP Bureau d'Initiatives Locales et Organisations Paysannes CLER Comité Local d'Entretien Routier COORDICLER Coordination des CLER (niveau territoire) CPR Commission provinciale routière CS Convention spécifique CTB Coopération Technique Belge CVD Comité Villageois de Développement DPITPR Division Provinciale des Infrastructure, Travaux Public et Reconstruction. DTF Dossier Technique et Financier DVDA Direction des Voies de Desserte Agricole EDUT Programme d'appui à l'Education dans la Tshopo Province Orientale EIES Etude d'Impact Environnemental et Social EUR Euro FONER Fonds National d'Entretien Routier HIMO Haute Intensité de Main-d'œuvre IFCEPS Institut de formation des cadres de l'enseignement primaire et secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Routes OVD Office des Routes OVD Office des Routes PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODET Programme de Désenclavement dans le Sociale Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale Propramme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale Propramme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la			
CLER Comité Local d'Entretien Routier COORDICLER Coordination des CLER (niveau territoire) CPR Commission provinciale routière CS Convention spécifique CTB Coopération Technique Belge CVD Comité Villageois de Développement DPITPR Division Provinciale des Infrastructure, Travaux Public et Reconstruction. DTF Dossier Technique et Financier DVDA Direction des Voies de Desserte Agricole EDUT Programme d'appui à l'Education dans la Tshopo Province Orientale EIES Etude d'Impact Environnemental et Social EUR Euro FONER Fonds National d'Entretien Routier HIMO Haute Intensité de Main-d'œuvre Institut de formation des cadres de l'enseignement primaire et secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MITR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Tsopramme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODET Programme de Développement dans le Kasai-Oriental PRODET Programme de Développement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route Vintérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	, ,		
COORDICLER Commission provinciale routière CS Convention spécifique CTB Coopération Technique Belge CVD Comité Villageois de Développement DPITPR Division Provinciale des Infrastructure, Travaux Public et Reconstruction. DTF Dossier Technique et Financier DVDA Direction des Voies de Desserte Agricole EDUT Programme d'appui à l'Education dans la Tshopo Province Orientale EIES Etude d'Impact Environnemental et Social EUR Euro FONER Fonds National d'Entretien Routier HIMO Haute Intensité de Main-d'œuvre IPCEPS Institut de formation des cadres de l'enseignement primaire et secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route Valtionale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	BULOP	Bureau d'Initiatives Locales et Organisations Paysannes	
CPR Commission provinciale routière CS Convention spécifique CTB Coopération Technique Belge CVD Comité Villageois de Développement DPITPR Division Provinciale des Infrastructure, Travaux Public et Reconstruction. DTF Dossier Technique et Financier DVDA Direction des Voies de Desserte Agricole Programme d'appui à l'Education dans la Tshopo Province Orientale EIES Etude d'Impact Environnemental et Social EUR Euro FONER Fonds National d'Entretien Routier HIMO Haute Intensité de Main-d'œuwe IFCEPS Institut de formation des cadres de l'enseignement primaire et secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODET Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	CLER	Comité Local d'Entretien Routier	
CS Convention spécifique CTB Coopération Technique Belge CVD Comité Villageois de Développement DPITPR Division Provinciale des Infrastructure, Travaux Public et Reconstruction. DTF Dossier Technique et Financier DVDA Direction des Voies de Desserte Agricole EDUT Programme d'appui à l'Education dans la Tshopo Province Orientale EIES Etude d'Impact Environnemental et Social EUR Euro FONER Fonds National d'Entretien Routier HIMO Haute Intensité de Main-d'œuvre IFCEPS Institut de formation des cadres de l'enseignement primaire et secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Réglement d'Ordre Intérieur	COORDICLER	Coordination des CLER (niveau territoire)	
CTB Coopération Technique Belge CVD Comité Villageois de Développement Division Provinciale des Infrastructure, Travaux Public et Reconstruction. DTF Dossier Technique et Financier DVDA Direction des Voies de Desserte Agricole EDUT Programme d'appui à l'Education dans la Tshopo Province Orientale EIES Etude d'Impact Environnemental et Social EUR Euro FONER Fonds National d'Entretien Routier HIMO Haute Intensité de Main-d'œuwe IFCEPS Institut de formation des cadres de l'enseignement primaire et secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Réglement d'Ordre Intérieur	CPR	Commission provinciale routière	
CVD Comité Villageois de Développement DPITPR Division Provinciale des Infrastructure, Travaux Public et Reconstruction. DTF Dossier Technique et Financier DVDA Direction des Voies de Desserte Agricole EDUT Programme d'appui à l'Education dans la Tshopo Province Orientale EIES Etude d'Impact Environnemental et Social EUR Euro FONER Fonds National d'Entretien Routier HIMO Haute Intensité de Main-d'œuvre IFCEPS Institut de formation des cadres de l'enseignement primaire et secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Rasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	CS	Convention spécifique	
DPITPR Division Provinciale des Infrastructure, Travaux Public et Reconstruction. DTF Dossier Technique et Financier DVDA Direction des Voies de Desserte Agricole EDUT Programme d'appui à l'Education dans la Tshopo Province Orientale EIES Etude d'Impact Environnemental et Social EUR Euro FONER Fonds National d'Entretien Routier HIMO Haute Intensité de Main-d'œuvre IFCEPS Institut de formation des cadres de l'enseignement primaire et secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	СТВ	Coopération Technique Belge	
DPTIPR Dossier Technique et Financier DVDA Direction des Voies de Desserte Agricole EDUT Programme d'appui à l'Education dans la Tshopo Province Orientale EIES Etude d'Impact Environnemental et Social EUR EUR EUR FONER Fonds National d'Entretien Routier HIMO Haute Intensité de Main-d'œuvre IFCEPS Institut de formation des cadres de l'enseignement primaire et secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR OVD Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Tshopo, Province Orientale PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	CVD	Comité Villageois de Développement	
DVDA Direction des Voies de Desserte Agricole EDUT Programme d'appui à l'Education dans la Tshopo Province Orientale EIES Etude d'Impact Environnemental et Social EUR Euro FONER Fonds National d'Entretien Routier HIMO Haute Intensité de Main-d'œuvre IPCEPS Institut de formation des cadres de l'enseignement primaire et secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODET Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	DPITPR	· ·	
EDUT Programme d'appui à l'Education dans la Tshopo Province Orientale EIES Etude d'Impact Environnemental et Social EUR Euro FONER Fonds National d'Entretien Routier HIMO Haute Intensité de Main-d'œuvre Institut de formation des cadres de l'enseignement primaire et secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	DTF	Dossier Technique et Financier	
EIES Etude d'Impact Environnemental et Social EUR Euro FONER Fonds National d'Entretien Routier HIMO Haute Intensité de Main-d'œuvre Institut de formation des cadres de l'enseignement primaire et secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Désenclavement dans le Nasaï-Oriental PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	DVDA	Direction des Voies de Desserte Agricole	
EUR Euro FONER Fonds National d'Entretien Routier HIMO Haute Intensité de Main-d'œuvre IFCEPS Institut de formation des cadres de l'enseignement primaire et secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Tishopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tishopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	EDUT		
FONER Fonds National d'Entretien Routier HIMO Haute Intensité de Main-d'œuvre IFCEPS Institut de formation des cadres de l'enseignement primaire et secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODET Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme affets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	EIES	Etude d'Impact Environnemental et Social	
HIMO Haute Intensité de Main-d'œuvre IFCEPS Institut de formation des cadres de l'enseignement primaire et secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODET Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	EUR		
Institut de formation des cadres de l'enseignement primaire et secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODET Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	FONER	Fonds National d'Entretien Routier	
Secondaire IPDR Inspection Provincial du Développement Rural IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Tishopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Développement Agricole dans le District de la Tishopo, Province Orientale PRODET Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	HIMO	Haute Intensité de Main-d'œuvre	
IOV Indicateurs Objectivement Vérifiables MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	IFCEPS		
MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	IPDR	Inspection Provincial du Développement Rural	
MTR Mid Term Review (Evaluation à mi-parcours) MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	IOV		
MITPR Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	MTR	·	
MPTPI Ministère Provincial des Travaux Publics et Infrastructures ONG(D) Organisation Non Gouvernementale (de Développement) OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	MITPR	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	MPTPI	·	
OR Office des Routes OVD Office des Voiries et Drainage PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	ONG(D)		
PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	` '		
PGES Plan de Gestion Environnementale et Sociale PME Petite ou Moyenne Entreprise PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	OVD	Office des Voiries et Drainage	
PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	PGES	-	
PREPICO Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	PME		
PRODAT Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	PREPICO	·	
PRODEKOR Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental PRODET Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur		Programme de Développement Agricole dans le District de la	
Province Orientale PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	PRODEKOR	·	
PV Procès-Verbal RDC République Démocratique du Congo Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	PRODET		
Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	PV		
Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation RC Renforcement de Capacités RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	RDC	République Démocratique du Congo	
RIL Route d'Intérêt Local RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur		Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la	
RN Route Nationale ROI Règlement d'Ordre Intérieur	RC	Renforcement de Capacités	
ROI Règlement d'Ordre Intérieur	RIL	Route d'Intérêt Local	
9	RN	Route Nationale	
RP Route Provinciale	ROI	Règlement d'Ordre Intérieur	
	RP	Route Provinciale	

RTPO	Régie de Travaux Publics de la Province Orientale
SIG	Système d'Information Géographique
SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
SNCOOP	Service National de Coopérative et Organisations Paysannes
TDR	Termes de Référence
ITPR	Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction
UCAG	Unité Conjointe d'Appui à la Gestion
UNIKIS	Université de Kisangani

1 Aperçu de l'intervention

1.1 Fiche d'intervention

Pays	RDC		
NOM PROJET	PRODET (Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo)		
NUMERO INTERVENTION	NN 3013817		
CODE PROJET	RDC 12 178 11		
ZONE D'INTERVENTION	TSHOPO dans les territoires de Opala, Banalia et Isangi		
BUDGET	20.000.000 euro		
INSTANCE PARTENAIRE	Ministère provincial en charge de l'Agriculture et Développement Rural		
DATE CONVENTION SPECIFIQUE	6 Novembre 2014		
FIN DU PROJET	6 Novembre 2019		
EXPIRATION CS	5 Novembre 2021		
DURÉE (MOIS)	84 mois (projet 60 mois)		
GROUPES CIBLES	Les Populations (Agriculteurs et Autres) habitant les Zones d'interventions, Les consommateurs des villes approvisionnées par les zones d'intervention du projet Les transporteurs qui utilisent les routes réhabilitées et entretenues, Les CLER et COORDICLER qui entretiennent les routes, Les PME de prestation de services, travaux et fournitures Les Ministères Partenaires et fonctionnaires (Renforcement des capacités) La Province Maître d'Ouvrage des routes de dessertes agricoles		
OBJECTIF GLOBAL	Les Revenus des exploitants familiales dans les Zones cibles du district de la TSHOPO sont augmentés grâce à une relance durable de la production agricole et contribuent à la réduction de la pauvreté		
OBJECTIF SPECIFIQUE	Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau multimodal fonctionnel et durable		
	1. La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée		
RESULTATS	2. Un réseau multimodal de transport est réhabilité		
	3. Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales		
	4. Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées.		
ANNEE COUVERTE PAR LE RAPPORT	2015		

1.2 Exécution budgétaire

CODE PROJET	RDC 12 178 11
NOM PROJET	PRODET
ANNEE DE REFERENCE	2016
TRIMESTRE DE REFERENCE	Q1

Budget Euro		C	épenses	Solde	Taux de déboursement	
	Euro	Années précéden tes	Année couverte par le rapport (n)		à la fin de l'année n	
Total	20 000 000	160 600	2 264 230	17 575 170	12,12%	
R1 La maîtrise						
d'ouvrage au						
niveau	580 000	148	8 369	8 517	1,47%	
provincial est						
renforcée						
R2 Un réseau						
multimodal de	8 475 440	1 458	395 391	8 078 591	4,68%	
transport est	8 473 440	1 436	393 391	8 078 331	4,0070	
réhabilité						
R3 Un réseau						
multimodal de						
transport est						
entretenu à	4 601 120	5 081	1 062 061	3 533 978	23,19%	
travers des						
structures						
locales						
R4 Les bonnes						
pratiques de						
l'utilisation du	350 000	-	-	350 000	0,00%	
réseau sont						
appliquées.						
Réserve	319 283	_	_	319 283	0,00%	
budgétaire	313 203			313 203	0,0076	
Moyens Généraux	5 674 157	153 913	798 409 €	4 721 835	16,78%	

L'exécution du délai de mise en œuvre du programme se présente comme suit :

Durée des études de base du programme (mois)	Durée de mise en œuvre des activités du programme (mois)	Délai d'exécu tion	Date de démarrage	Date évaluation	Durée exécu- tée (mois)	% délai exé- cuté
12	60	72	06/11/2014	12/12/2015	13	19%

L'écart entre le taux d'exécution financière 12% et le taux de délai de mise en œuvre 19% s'explique en période de démarrage par le temps consacré aux études de base et des activités limitées essentiellement à l'entretien des routes réhabilitées par les précédents programmes de la CTB dans la Tshopo.

1.3 Autoévaluation de la performance

1.3.1 Pertinence

	Performance
Pertinence	Α

Le PRODET est très pertinent car il correspond aux attentes des bénéficiaires : l'amélioration des conditions d'évacuation des produits agricoles, l'accès aux produits manufacturés et aux services sociaux de base.

La réhabilitation et l'entretien de réseaux routiers sont des besoins prioritaires inscrits dans tous les documents de politique stratégique du gouvernement nationale et provinciale, le plan de développement de la Tshopo et le programme Indicatif de Coopération (PIC) signé entre le Royaume de Belgique et la RDC.

Particulièrement le PRODET, en désenclavant prioritairement les zones de production agricole par la méthode HIMO, contribue à améliorer le revenu des populations et développe l'accès à l'emploi en synergie avec les programmes PRODAT et EDUT.

1.3.2 Efficience

	Performance
Efficience	В

La mise en place de l'administration financière et logistique ainsi que la disponibilité d'un manuel de procédure (V0 élaboré en novembre 2014) a facilité les réponses aux demandes financières dans un délai raisonnable ce qui a impacté de manière positive l'exécution des activités du programme.

En 2015 les moyens ont été en général consacrés à l'entretien des axes hérités de PREPICO 3 en vue de leur transfèrement à la Province pour la prise en charge de leur entretien à travers le financement de FONER, ce qui garantirait la durabilité des interventions de la CTB.

L'estimation des investissements globaux de PRODET est d'environ 12,4M

Le coût estimatif de l'investissement sur les axes de PREPICO 3 représente environ 19% des investissements globaux de PRODET soit environ 2,4M échelonnés sur 2015 et, 2016.

Au 31 décembre 2015, la somme des investissements sur les axes PREPICO 3 a atteint 12%.

L'efficience est donc perceptible à ce stade de mise en œuvre du programme car les moyens engagés et les démarches entreprises permettront à l'horizon 2017 l'entretien des axes réhabilités par la Province à travers le financement du FONER.

1.3.3 Efficacité

	Performance
Efficacité	В

Les ressources humaines ainsi que l'appui administratif financier et logistique en vue de l'atteinte des résultats sont mis en place en quasi-totalité pour PRODET en 2015. Le matériel roulant est acquis et les autres matériels seront progressivement acquis.

L'ancrage institutionnel impliquant les services déconcentrés et décentralisés de la province dans l'atteinte des résultats a permis la mise à disposition d'une dizaine d'ingénieurs détachés de l'IPDR et de la DPITPR pour le contrôle des travaux d'entretien et participer aux études de base en cours de réalisation à travers des Protocoles d'Accord.

L'accompagnement des CLER et COORDICLER dans les travaux d'entretien courant s'est traduit par des accords de financement exécutés dans les délais avec aussi un appui administratif et financier de l'intervention.

La plupart des activités ont été exécutées dans les délais raisonnables à l'exception des activités exécutées par le partenaire Office des Routes (OR) que le programme a sollicité. Le programme est actuellement en dialogue avec l'Office des Routes pour évaluer la façon dont la performance de l'OR peut être améliorée.

L'efficacité est donc perceptible à ce stade de mise en œuvre du programme.

1.3.4 Durabilité potentielle

	Performance
Durabilité potentielle	В

La durabilité du PRODET à ce stade réside :

- Dans la qualité des ouvrages réhabilités et en construction sous contrôle et surveillance des Ingénieurs,
- dans la mise en place effective et la fonctionnalité de la CPR pour garantir la gestion du patrimoine routier de la Province de la Tshopo,
- Le renforcement prévu des capacités des structures déconcentrées et décentralisées des IP/DR, la DP/ITPR et la CPR,
- L'accompagnement des acteurs non étatiques notamment les CLER et COORDICLER par des formations, un suivi du respect des procédures administratives et financières, l'équipement en matériel pour leur professionnalisation.
- L'implication en amont du FONER pour son engagement dans les processus qui faciliteront le transfèrement de réseaux réhabilités.

1.4 Conclusions

L'année 2015 a constitué, pour le PRODET, une période de démarrage mais aussi d'exécution d'activités charnières entre le PREPICO 3 et le PRODET. Plusieurs activités ont été réalisées ou sont en cours de réalisation notamment:

- Accord d'Exécution avec l'OR pour les travaux de renforcement de 7 ponts sur l'axe Kisangani-Yangambi
- Diagnostic des CLER et COORDICLER, élaboration d'accords de financement pour les réalisations de travaux d'entretien routier lourd et courant
- Elaboration de marchés de travaux de construction de ponts, de dalots et fournitures de matériaux sélectionnés et de constructions des antennes.
- Mobilisation du personnel nécessaire pour la mise en œuvre des activités du programme et acquisition de matériels
- Tenue de la première Réunion de la SMCL (SMCL 00) le 20 mai 2015
- Priorisation des axes à réhabiliter suite à l'identification et aux priorisations des bassins de production par le PRODAT
- Elaboration du tableau des études de base à réaliser
- Suivi des MP et réalisations des travaux
- Deuxième série d'Accords de Financements avec les CLER à travers les COORDICLER
- Protocoles d'Accord avec l'OR et le SENAMA pour mise à disposition de matériel de génie civil
- la professionnalisation des CLER et des COORDICLER
- la mise en place de la maîtrise d'ouvrage provinciale et au renforcement de capacités des STD.
- Consolidation d'une Unité de gestion d'un programme à plusieurs composantes PRODAT(Agriculture), PRODET(Désenclavement) et EDUT(Education)

Le PRODET est pertinent, efficient, efficace et potentiellement durable eu égard aux développements sus évoqués.

Professeur LUTUCHA BAKOKOLA

Professeur LUTUCHA BAKOKOLA

Conseiller Principal au Collège
Agriculture et Développement Rural et
Président de la SMCL

Fonctionnaire exécution CTB²

Vladmir Serge OKEY

ATI/Responsable du PRODET

2 Monitoring des résultats¹

2.1 Évolution du contexte

2.1.1 Contexte général

Le contexte général comme décrit dans le DTF n'a pas essentiellement changé pendant cette période de rapportage. Le programme de désenclavement de la Tshopo PRODET est associé à celui du développement de l'agriculture PRODAT, donc un désenclavement orienté sur les bassins de production agricole identifiés par le PRODAT.

Ce contexte se différencie du programme précédent de désenclavement PREPICO3 qui était orienté vers le désenclavement des centres villes des territoires de la province Tshopo.

Les quatre axes de mise en œuvre du programme sont conservés :

- Appui à la maîtrise d'ouvrage provinciale par l'accompagnement de la CPR et aux structures techniques déconcentrées notamment la division provinciale des ITPR et l'inspection provinciale du développement rural;
- La réhabilitation de voies rurales tout en assurant un réseau multimodal par la mise en œuvre d'une nouvelle approche qui facilite l'entretien des voies réhabilitées et favorise l'éclosion d'un tissu d'entreprises BTP dans la Province.
- L'entretien du réseau pertinent des routes réhabilitées précédemment par PREPICO et son transfèrement à la Province dans un premier temps et l'entretien et transfèrement des routes réhabilitées par PRODET, au fur et à mesure des réhabilitations en vue de leur prise en charge par la Province à travers le financement du FONER.
- L'appui à la promotion des bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal (respect des barrières de pluie et des charges à l'essieu, lutte contre les tracasseries...)

Le contexte politique du processus de décentralisation a été marqué en 2015 par :

- Des mutations de portefeuilles de Ministres provinciaux entrainant une interruption temporaire dans les communications avec le partenaire surtout pendant la période de démembrement de la Province Orientale. Ces changements ont nécessités des remises et reprises pour l'appropriation des enjeux et les informations sur l'avancement du programme par les nouvelles équipes.
- La nomination d'un Commissaire Spécial de la Province Tshopo a nécessité une pro activité de la CTB/RDC et une adaptation au contexte imprévisible lors de la formulation du programme.

2.1.2 Contexte institutionnel

L'ancrage institutionnel du programme s'est renforcé en 2015 à travers l'organisation des réunions périodiques avec les services techniques de la province, notamment la DPITPR, l'IPDR, la cellule infrastructure de l'administration provinciale. Les services techniques au niveau des territoires de Opala et Banalia ont été mis à contribution dans le processus de priorisation des axes à réhabilités par le programme ainsi que des bâtiments à construire ou à réhabiliter dans les territoires. Cette proximité de l'intervention avec les structures facilite les échanges et les prises de décision pour l'avancement du projet. C'est dans ce contexte que le programme est appuyé par des Ingénieurs de contrôle de travaux de réhabilitation et d'entretien, détachés des services techniques et mis en contrat à travers des Protocoles d'Accord

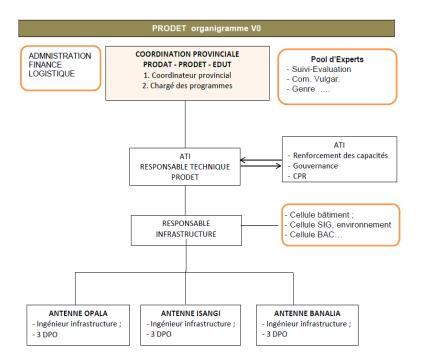
¹ L'impact se réfère à l'objectif général ; l'outcome se réfère à l'objectif spécifique ; l'output se réfère au résultat escompté

2.1.3 Contexte de gestion : modalités d'exécution

La structure organisationnelle de mise en œuvre des programmes provinciaux de la CTB/Tshopo est marquée par une complémentarité entre les différents programmes, créant des synergies dans les activités réalisant ainsi des économies d'échelle. Les programmes CTB/Tshopo disposent d'une coordination provinciale fournissant un appui administratif, financier et logistique, ce qui permet aux personnels techniques de mieux se concentrer sur les aspects techniques des interventions.

<u>SMCL PRODET-PRODAT</u>: Une SMCL d'ouverture (SMCL 0) s'est réunie le 19 mai 2015. La réunion a adopté le ROI de la SMCL et a validé quelques activités en dehors des études de base. Il a été retenu également la tenue de réunions techniques intermédiaires entre deux SMCL pour permettre un bon suivi du projet par le partenaire et faciliter la communication.

Ressources humaines PRODET: La plupart de l'effectif du personnel ATI, ATN et agents d'exécution, nécessaire pour la mise en œuvre opérationnelle du programme est recruté et représenté dans l'organigramme du PRODET ci-dessous. Signalons le décès en Octobre 2015 de l'Experte en SIG/Environnement.



2.1.4 Contexte HARMO

1- Nouvelle approche de réhabilitation et d'entretien des routes

Les programmes provinciaux de désenclavement ont adopté une nouvelle approche de réhabilitation et d'entretien des routes.

La stratégie applique un aménagement progressif du réseau multimodal de transport rural en rapport au trafic. Elle aura pour avantage :

- d'utiliser de façon efficiente les ressources financières: N'investir à chaque instant que ce qui est rigoureusement nécessaire et donc de réduire le coût de l'entretien des routes.
- de mieux gérer la mitigation de l'impact sur l'environnement.

Ce qui permettra d'avoir un réseau routier multimodal fonctionnel et efficient.

La nouvelle approche est caractérisée par :

- Une atteinte progressive du standard géométrique requis des routes réhabilitées,
- Un niveau de service atteint de façon progressive, (voir illustration ci-dessous)
- Une professionnalisation des CLER,
- Une association des méthodes de réhabilitation HIMO et mécanisée,
- Une promotion d'une Commission Provinciale Routière gestionnaire du patrimoine routier provincial.

Le programme lui-même est conscient que:

- un changement d'orientation est nécessaire passant d'un focus sur un héritage PREPICO3 (durant l'année 2015) vers une véritable approche de multi-modalité,
- il est nécessaire de sensibiliser davantage le partenaire sur la perception et la pertinence de cette approche.

2- Organisation de journées « infrastructures »

L'organisation de «journées infrastructures CTB» permet des échanges sur les pratiques et une harmonisation des approches de mise en œuvre par les programmes provinciaux de désenclavement.

Au cours de 2015, le programme a participé à différentes réunions thématiques avec les autres programmes provinciaux mais aussi à des réunions avec différents bailleurs, pour harmoniser les stratégies d'interventions ainsi que sur la professionnalisation des CLER pour les rendre éligibles au FONER.

- 3- L'ancrage institutionnel passe par :
- le renforcement de capacités (RC) des divisions provinciales sectorielles,
- la CPR
- la professionnalisation des CLER et COORDICLER,

Illustration du concept 'Niveau de Service' dans la nouvelle approche





Exemple Niveau de service 0

Exemple Niveau de service 2

(0=ouverture / travaux préparatoire à la réhabilitation, 1 = Traitement des points chauds, 2= rechargement, 3 = asphaltage)

2.2 Performance de l'outcome



2.2.1 Progrès des indicateurs²

Le système de suivi est en cours d'élaboration et ne peut pas encore servir de source pour le rapportage. Sa mise au point est prévue au cours du premier trimestre 2016.

Outcome ³ : Diminuer le coût de transport par la mise à disposition d'un réseau de transport								
multimodal fonctionnel et durable								
Indicateurs⁴	Valeur de la Baseline ⁵	Valeur année N-1 ⁶	Valeur année N ⁷	Cible année N ⁸	Cible finale 9			
 Nbre de kilomètres de routes praticables en toute saison/étendu du réseau multimodal contigu 								
La diminution du coût des transports et leur fiabilité								
La vitesse moyenne de parcours est maintenue								
Les impacts environnementaux sont analysés (via les EIE) et atténués								
Contribution chiffrée de l'Etat congolais à l'entretien								

2.2.2 Analyse des progrès réalisés

L'Expert en suivi-évaluation PRODET et PRODAT a été recruté fin 2015 et procède à la mise au point du système de suivi-évaluation qui sera adopté (Revue des indicateurs, sources de vérification, les hypothèses, les valeurs de référence, la matrice de suivi-évaluation, matrice de suivi des risques et des engagements).

La CPR n'a pas pu être installé au cours de cette année en raison des multiples changements au niveau de l'administration de la province liés au démembrement de la Province Orientale. L'installation de cette commission devrait permettre au programme de présenter son premier programme de réhabilitation et d'entretien sous maîtrise d'ouvrage provinciale.

2.2.3 Impact potentiel

L'achèvement des travaux des axes précédemment réhabilités et leur transfèrement au gouvernement contribue à l'objectif du programme. La province dispose aujourd'hui d'un 440 km

² Vous pouvez utiliser le tableau fourni ou le remplacer par votre propre format de matrice de monitoring. Ajouter/supprimer des colonnes en fonction du contexte (certaines interventions devront ajouter des colonnes pour les années précédentes, tandis que d'autres – nouvelles - interventions n'auront pas encore de valeur pour l'année précédente).

Reprendre la formulation de l'outcome, telle qu'elle figure dans le cadre logique (DTF).

⁴ Reprendre les indicateurs, tels qu'ils figurent dans le cadre logique (du DTF ou de la dernière version du cadre logique)

La valeur de l'indicateur au temps 0. Se réfère à la valeur des indicateurs au début de l'intervention (Baseline).

⁶ La valeur atteinte par l'indicateur à la fin de l'année N-1.

⁷ La valeur atteinte par l'indicateur à la fin de l'année N. Si la valeur n'a pas changé depuis la Baseline ou depuis l'année précédente, il y a lieu de répéter cette valeur.

⁸ La valeur cible escomptée à la fin de l'année N.

⁹ La valeur cible à la fin de l'intervention.

de réseau additionnel, réhabilité et entretenu. Ces travaux et leur mise à disposition du gouvernement diminue (potentiellement) le coût du transport de façon durable.

En plus la réhabilitation dans le cadre d'un premier programme de 260km projeté en 2016-2017 et reprenant les priorités liées aux activités du PRODAT dans des bassins de production sélectionnés de manière participative contribuera également à une diminution du cout du transport.

2.3 Performance de l'output 1¹⁰



2.3.1 Progrès des indicateurs

Le système d'indicateurs est en cours d'élaboration. Nous donnons ci-dessous le système d'indicateurs tel qu'il est en ce moment

Indicateurs	Valeur de la Baseline	Valeur année N-1	Valeur année N	Cible année N	Cible finale
 Les effectifs nécessaires pour le bon fonctionnement du Maître d'Œuvre sont opérationnels 					
- Les plans individuels de développement sont exécutés comme prévu.					
• - % du réseau introduit dans le système SIG					
• - % de l'information sur le réseau dans le système SIG adaptée au moins trimestriellement					
 Le nombre de rapports de qualité fournis par les différents organismes appuyés 					

2.3.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités 11		État d'avancement :					
Output 1 : Résultat 1 : La gouvernance du secteur de transport est améliorée	Α	В	С	D			
Appui à l'organisation de la maîtrise d'ouvrage provinciale				Х			
2. Appui au fonctionnement de la maîtrise d'ouvrage provinciale			Х				
3. Renforcement des capacités humaines		Х					
4. Renforcement des capacités matérielles		Х					

Le template prévoit jusqu'à 3 outputs (chapitres 2.2, 2.3 et 2.4). Si l'intervention compte plus d'outputs, simplement copier et coller les chapitres supplémentaires relatifs aux outputs. Si l'intervention compte moins de 3 outputs, simplement supprimer les chapitres non

En ce qui concerne le niveau de l'outcome, vous pouvez aussi remplacer ce tableau par le propre format de l'intervention (p.ex., de votre outil de monitoring opérationnel)

A : Les activités sont en avance

Les activités sont dans les délais В

C

Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises. Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

L'appui à l'organisation de la maîtrise d'ouvrage et l'appui au fonctionnement de la maîtrise d'ouvrage provinciale a souffert de l'avènement du démembrement de la province et des changements au niveau de l'administration provincial (e.g. retardement dans l'installation du CPR).

2.3.3 Analyse des progrès réalisés

Les principales activités de renforcement de capacité réalisée en 2015 sont:

- Le secrétariat technique de la CPR a été créé en attendant son installation officielle. Il est assuré par un ingénieur de l'Administration mis à disposition sur base d'un Protocole d'Accord.
- L'accompagnement des acteurs non étatiques notamment les CLER et COORDICLER par des formations, un suivi du respect des procédures administratives et financières, l'équipement en matériel pour leur professionnalisation.

La formalisation de la CPR et sa fonctionnalité réelle semblait délicate dans le contexte de transition politique. L'intention du programme est cependant de veiller à accélérer la mise en place de la commission et de lui donner de la matière notamment par le biais de l'approbation du programme de réhabilitation et entretien de désenclavement des bassins de production agricole. Il semble acquis que la CPR pourra être opérationnelle en début de 2016.

2.4 Performance de l'output 2



2.4.1 Progrès des indicateurs

Le système d'indicateurs est en cours d'élaboration. Nous donnons ci-dessous le système d'indicateurs tel qu'il est en ce moment.

Output 2: Résultat 2: Un réseau multimodal de transport est réhabilité								
Indicateurs	Valeur de la Baseline	Valeur année N-1	Valeur année N	Cible année N	Cible finale			
 Existence d'un plan d'action prioritaire désenclavement 								
 Existence du PGES et % du PGES exécuté 								
Nombre de personnes formées								
 Nombre de personnes/structures spécialisées en HIMO 								
Réhabilitation de « x » km de routes								

2.4.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités ¹² Output 2 : Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité		État d'avancement :						
		В	С	D				
Priorisation des infrastructures à réhabiliter			Х					
Plan de gestion de l'environnement naturel et socio-économique (PGES)			Х					
3. Formation des structures		Х						
4. Achat d'outillage et d'équipement		Х						
5. Réhabilitation des infrastructures		Х						

La validation de la programmation des axes à réhabiliter et le plan de gestion de l'environnement naturel et socio-économique (PGES) attend l'installation du CPR, retardé à cause de l'installation des nouvelles autorités.

2.4.3 Analyse des progrès réalisés

Les principales activités de réhabilitation d'axes réalisés en 2015 sont :

- Actualisation des études EIES des axes Yaté-Opala et Yambelo-Weko-Yangambi située au Nord de la Biosphère de Yangambi - RBY (patrimoine mondial) (réalisée)
- Travaux préparatoires à la réhabilitation de l'axe Yaté-Opala (en cours)
- Priorisation des axes routiers dans les bassins prioritaires des territoires : Opala et Banalia suite aux ateliers de priorisation des bassins de production dans ces territoires (réalisée)
- Marché de construction de 41 dalots sur le tronçon Yatolema-Yaté dans le territoire d'Opala (en cours)
- Marché de construction de 4 ponts d'un linéaire total de 34 ml sur le troncon Yatolema-Yaté dans le territoire d'Opala (en cours)
- > Renforcement de 7 ponts métalliques soit 254ml et traitement de zones sableuse ISANGI: KISANGANI_YANGAMBI_ISANGI par l'Office des Routes (en cours)
- Etude baseline (en cours)

La réhabilitation de la route Yambelo-Weko-Yangambi au nord de la biosphère de Yangambi, initialement programmée, a été arrêtée définitivement compte tenu des risques majeurs liés aux incertitudes sur la mise en œuvre effective des mesures de mitigation des impacts environnementaux et sociaux sur la réserve.

Le retard dans la validation des axes à réhabiliter est préoccupant et pourrait avoir de conséquence sur le séquençage des interventions élaboré avec PRODAT. Cependant la SMCL de février 2016 et la mission backstopping de ce même mois pourrait donner une ouverture pour lancer une partie des travaux de ce réseau en attendant la réunion de la CPR. En fait il faudra que la CPR se réuni dans les plus brefs délais pour que PRODET a le feu vert à 100%.

Les activités sont dans les délais

Les activités sont en avance

Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.
Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

L'état d'avancement des études de Baseline se présente comme suit.

Synergie	ETUDE	Mode	Avancement
	Priorisation des axes PRODET	INTERNE-EXTERNE	Premier programme prioritaire réalisé
	Etude environnementale et socio- économique des axes	EXTERNE	Attente de la validation du premier programme
PRODET	Etude des pistes	INTERNE-EXTERNE	En cours à l'interne
	Etude des voies fluviales	EXTERNE	Non démarré
	Système de suivi et évaluation du programme	INTERNE-APPUI EXTERNE	En cours à l'interne
	Système de de communication- vulgarisation	INTERNE	En cours à l'interne
	Enquêtes ménages agricoles et ruraux	EXTERNE	Réalisé
PRODET PRODAT EDUT	Etude organisationnelle des services décentralisés déconcentrés (CPR, DR et ITPR) et des Acteurs organisés (CLER et COORDICLER, OPA, Prestataires privés, ONG, Cadre de concertation)	INTERNE-APPUI EXTERNE	Non démarré

Les axes priorisés dans les deux territoires de Banalia et Opala sont présentés sur les deux pages suivantes.

PRODET PROGRAMMATION 1 : 2016-2017	PRODET: Échéance
------------------------------------	------------------

AX	ES A REHABII	LITER DANS LE TERRITOIRE DE BANALIA		Bassins	livraison par saison		Accessibilité					
BASSINS	CLASSEMENT	AXES	KM	concernés	2016		2016 2017		2016 2017		actuelle	
	1 ^{er}	Bayangene-Kapalata	18	Bayangene pk 45	Ouverture	В	Travaux	В	Accessible			
BASSIN	'	Dayangene Napalata	10	Kapalata Bobiti	Ouverture		ITAVAUX		Non Accessible			
Α	2 ^{ème}	Badambila-Abulakama	22	Badambila	Ouverture	В	Travaux	В	Moy Accessible			
		Sous total Bassin A:	40									
	1 ^{er} Banalia-Baloma 49	er Panalia Palama	40	Banalia Centre	Ouverture	orturo P	B .	Travaux	В	Accessible		
BASSIN		Baloma	Baloma	Ouverture		ITAVAUX	В	Non Accessible				
BASSIN	2 ^{ème}	Bondjala-Bomboma :	19	Bondjala-Bomboma	Ouverture	В	Travaux	В	Moy Accessible			
	Bondjaba	Bolidjala-Bolilbolila .	Ouverture	В	ITAVAUX		Moy Accessible					
		Sous total Bassin B:	68						Moy Accessible			
		TOTAL BANALIA	108									

AXES A REHABILITER DANS LE TERRITOIRE DE OPALA			- Bassins	livraiso	ar saison	- Accessibilité			
BASSINS	CLASSEMENT	AXES	KM	concernés	2016		2017		actuelle
Axe ultr	a prioritaire	YATE-OPALA CENTRE-SIMBELE- IILIPA	90	Opala centre,	Ouverture	Α	Travaux	Α	Accessible
				Losele Munene					Moy Accessible
	1 ^{er}	YAHILA - ILUNGA - ILOTA	10	Yatulia	Ouverture	В	Travaux	В	Accessible
	2 ^{ème}	YATOLEMA - YASENDO	25	Yaongendia	Ouverture	В	Travaux	В	Accessible
	3ème	YAKOKO - YAOLONGA	14	Yaoka	Ouverture	В	Travaux	В	Moy Accessible
	4 ^{ème}	YALUWE - LIKUNDU	19	Likundu	Ouverture	В	Travaux	В	Moy Accessible
Α	4	YAHISILI-LIKUNDU	11	Likundu	Ouverture	В	Travaux	В	Moy Accessible
	5ème	OLIFE - LIKUNDU	11	Likundu	Ouverture	В	Travaux	В	Moy Accessible
	6 ^{ème}	YAWAKA - YALOKWA (LISUMA)	22	Yaoka	Ouverture	В	Travaux	В	Moy Accessible
		Sous total Bassin A :	112						
В	1 ^{er}	EKOLI-YALIPANGA-YALINA-LOKILO ETAT-YAMBALE	41	Yalina, Yaolonga	Ouverture	В	Travaux	В	Non Accessible
J	2 ^{ème}	YALIPANGA - IREMA	7	Yalina	Ouverture	В	Travaux	В	Non Accessible
		Sous total Bassin B :	48						
		Bief navigable Lilipa-Rivière Lomami					Ouverture	В	Accessible
		TOTAL OPALA	250				·I		

TOTAL BANALIA ET OPAL	358	
-----------------------	-----	--

2.5 Performance de l'output 3¹³



2.5.1 Progrès des indicateurs

Le système d'indicateurs est en cours d'élaboration. Nous donnons ci-dessous le système d'indicateurs tel qu'il est en ce moment

Indicateurs	Valeur de la Ba seline	Valeur année N-1	Valeur année N	Cible année N	Cible finale
 Nombre de structures locales créées et/ou appuyées 					
 Entretien de « x » km de routes pendant « y » temps 					
Qualité moyenne (objective) de l'entretien					
Nombre de personnes formées					
 Hommes/jours de travail crées 					
Nombre de CLER professionnalisés					

2.5.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités ¹⁴ Output 3 : Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport		État d'avancement :						
est entretenu à travers des structures locales	Α	В	С	D				
Mise en place des structures locales d'entretien		Х						
2. Accompagnement et formation des structures locales		Х						
3. Travaux d'entretien		X						
4. Supervision de l'entretien	Х							

2.5.3 Analyse des progrès réalisés

- Remise en forme de 440 km de voies de dessertes agricoles dans les territoires d'OPALA et ISANGI (réalisée)
- Entretien courant et traitement des points chauds sur 440 km de voies de dessertes agricoles dans les territoires d'OPALA et ISANGI (en cours)
- Diagnostic de 20 CLER et 2 COORDICLER dans les territoires d'OPALA:11+1 et ISANGI:9+1 par la SNCOOP (réalisé)

³ Si le cadre logique contient plus de 3 outputs, copier-coller le chapitre 2.4 et créer le 2.6 pour l'output 4, le 2.7 pour l'output 5, etc.

A: B Les activités sont en avance

Les activités sont dans les délais

C

Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.
Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

- Installation de 11 CLER et 55 CVD dans les territoires d'OPALA:4 et BANALIA:7 par la SNCOOP (réalisée)
- Installation de 55 CVD dans les territoires d'OPALA et BANALIA par la SNCOOP (réalisée)
- Installation de 2 COORDICLER dans les territoires d'OPALA:1 et BANALIA:1 par la SNCOOP (réalisée)
- Formation 11 CLER et 2 COORDICLER dans les territoires d'OPALA:4+1 et BANALIA:7+1, sur le rôle et le fonctionnement d'un CLER par la DVDA (réalisée)
- Accompagnement des CLER et COORDICLER sur la gestion financière et la gestion des travaux dans le cadre des Accord de Financement par l'équipe PRODET+FINADMIN (réalisé)
- Diagnostic et recommandations sur l'exécution des Accord de Financement avec les COORDICLER d'OPALA et d'ISANGI dans le cadre de la remise en forme de 440 km de voies de dessertes agricoles (réalisé)
- Formation de 128 chefs d'équipe des CLER en technique HIMO, pour la réhabilitation et l'entretien des routes en terre, par la DVDA (réalisée)
- Marché d'excavation, transport et stockage de 16 000 m3 de matériaux latéritiques sélectionnés sur le tronçon Kisangani -Yate dans le territoire d'Opala(en cours)
- Mise à disposition de matériels de terrassement et des opérateurs par l'Office des Routes pour appuyer les travaux de traitement des points chauds sur le tronçon Kisangani -Yate dans le territoire d'Opala (en cours)
- Mise à disposition de matériels de terrassement et des opérateurs par le SENAMA pour appuyer les travaux de traitement des points chauds sur le tronçon Kisangani -Yate dans le territoire d'Opala (en cours)
- Appui à la préparation et au suivi des marchés des travaux des bâtiments pour les 3 programmes (PRODET-PRODAT-EDUT) par la cellule infrastructure du PRODET: ministère provincial de l'EPSP (réalisé), travaux restants PAIDECO (réalisé-en cours), bureaux d'antennes (en cours), réfection bureaux EDUT à l'IFCEPS (en cours), ateliers pour centre de formation EDUT (en préparation), bureaux COORDICLER (en préparation), réhabilitation des DP/ ITPR et DT/ITPR OPALA (en préparation), renforcement en énergie solaire des bâtiments construits/à construire/réhabilités/à réhabiliter (en préparation)

2.6 Performance de l'output 4¹⁵



2.6.1 Progrès des indicateurs

Le système d'indicateurs est en cours d'élaboration. Nous donnons ci-dessous le système d'indicateurs tel qu'il est en ce moment.

ndicateurs	Valeur de la Ba seline	Valeur année N-1	Valeur année N	Cible année N	Cible finale
 Nombre de personnes directement touchées par les activités de sensibilisation 					
Nombre d'instruments de réglementation installés					
Existence formelle d'un ombudsman					
Nombre de plaintes de tracasseries					
Pourcentage des véhicules surchargés					

2.6.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités ¹⁶	État d'avancement :						
Output 4: Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues	Α	В	С	D			
Appui à la lutte contre les tracasseries		Х					
2. Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier		Х					
3. Mise en place d'installations de réglementation du trafic		Х					

2.6.3 Analyse des progrès réalisés

- Contrôle des surcharges (préparation acquisition de matériel en cours)
- Evaluation des éléments de Tracasserie sur la route Kisangani-Opala
- La gestion des bacs de traversée du fleuve et des rivières pose un sérieux problème de gouvernance; des pratiques irrégulières ont été constatées dans le cadre d'une mission d'évaluation de cette gestion.
- Des recommandations objectives ont été formulées et doivent trouver des voies d'application qui ne seront pas faciles à mettre en œuvre étant donné le gap de gouvernance constaté

La mise en œuvre de ces activités va contribuer à l'atteinte du résultat 4 de PRODET : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues.

¹⁵ Si le cadre logique contient plus de 3 outputs, copier-coller le chapitre 2.4 et créer le 2.6 pour l'output 4, le 2.7 pour l'output 5, etc.

Les activités sont en avance

Les activités sont dans les délais В

C

Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises. Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

2.7 Thèmes transversaux

2.7.1 **Genre**

Aucune activité spécifique n'a été réalisée sur cette thématique dans la mesure où le programme est en phase de démarrage. L'expert(e) genre est en cours de recrutement.

2.7.2 Environnement

- L'environnement a fait l'objet d'attention particulièrement dans la situation de l'axe Yambelo-Weko-Yangambi. Cette route longe la réserve de la biosphère de Yangambi et faisait partie du réseau d'axes programmé dans PREPICO3. Pour cet axe les études EIES ont été réalisées et le certificat de validation a été délivré par la coordination de l'environnement de la Tshopo. Les CLER ont été installés le long de l'axe et ont été formés suivant les procédures en la matière par le BULOP/IPDR. Dès lors les travaux préalables à la réhabilitation ont démarré en octobre 2015 à travers un Accord de Financement avec la Coordination des CLER de Banalia. En novembre 2015 une analyse interne des forces et faiblesses a conclu sur la faiblesse de l'administration de la Tshopo et des usagers de la route à respecter les mesures de mitigation des IES. Les conclusions de cette analyse ont été partagées avec la mission de backstopping de PRODAT. En conséquence les travaux préalables à la réhabilitation de cet axe ont été arrêtés.
- L'Experte SIG/Environnement du Programme est décédée quelques mois après sa prise de fonction. Un nouveau recrutement est en cours.
- Le PRODET a mobilisé le DPO SIG/environnement de la CPR pour exécuter quelques tâches SIG en attendant la mobilisation de l'Expert

2.7.3 Autres

Rien à signaler à ce stade

2.8 Gestion des risques

Identification du risque ou problème			Analyse du risque ou problème			Traitement du risque ou problème			Suivi du risque ou problème	
Description du Risque	Période d'identificatio n	Catégorie	Probabilité	Impact Potentiel	Total	Action(s)	Resp.	Deadline	Progress	Status
Les tracasseries persistent et démotivent les différents acteurs économiques						•Actions spécifiques prévues (résultat 4)	Gouverne- ment			
			High	High	High Risk comn • Cor	 Utilisation des radios communautaires 				En cours
						• Communication sur les tracasseries				
						Insérer une ligne ici				
Difficultés logistiques, étendue de la province			Medium	Medium	Medium	② Antennes du programme	Gouverne- ment			En cours
					Risk	Soutien à la multimodalité				
Faible niveau de						Activités spécifiques explicitement prévues en particulier au niveau R1	PRODET			
coordination entre acteurs au niveau de la province (interinstitutionnels et			Medium	High	High Risk	Missions de facilitation, dialogue et recherche de	A. A			En cours
intersectoriels)						synergies confiées à la coordination provinciale	Autorités provinciales			
						Insérer une ligne ici				
Les fonds destinés à l'entretien ne sont pas utilisés à bon escient			High	High	Very High Risk	Renforcement des capacités administratives et financières des CLER	PRODET	2016 et années suivantes		En cours

					PRODET	2016 et années suivantes			
				Documentation visualisée des travaux d'entretien sur tout le réseau	PRODET	2016 et années suivantes			
				Etude et plan EIES et PGES	PRODET				
Faible prise en compte de	A A a di susa	115 -15	Little Diel	Recrutement expert environnementaliste	PRODET		5		
l'environnement de façon transversale	Medium	High	High Risk	2 Critère d'impact dans le choix des routes	PRODET		En cours		
				Insérer une ligne ici					
Resultat 1, Gouvernance									
Manager de Difference de la				☑Primes de motivation, renforcement des capacités	PRODET	2016 et années suivantes			
Manque de RH auprès du Maître d'Ouvrage	Medium	m High	High Risk	Implication active par le programme de la société civile	PRODET		En cours		
							PRODET		
							Insérer une ligne ici		
Faible Implication de la	N. A. a. dii	NA adia	Medium	Pormations et accompagnement	PRODET		F		
Société Civile	Medium	Medium	Risk	②Appui aux Comités de Suivi	PRODET		En cours		
				Insérer une ligne ici					
Resultat 2, Réhabilitation									
Capacité d'absorption du	Medium	Medium	Medium	Formations et accompagnement	PRODET		En cours		
secteur privé	ivieurum	ivieuruili	Risk	?			Lii Cours		
				Insérer une ligne ici					
Mauvais ciblage			Medium	Appui aux Comités de Suivi	PRODET		l _		
géographique des activités	Medium	Medium	Risk				En cours		
Resultat 3, Entretien									

Non-respect de la contribution congolaise (en particulier financement FONER)	High	High	Very High Risk	 Comité de suivi, planning des budgets Suivi permanent pour inciter le partenaire à respecter ses engagements Insérer une ligne ici 	STD		En cours
Mauvaise qualité (du suivi) de l'entretien	High	High	Very High Risk	Audits techniques/renforcement des CLER/suivi rigoureux et fréquent Insérer une ligne ici	PRODET/ STD		En cours
Resultat 4, Bonnes				mserer une lighe ici			
pratiques							
Faible application par la police routière	Medium	High	High Risk	Suivi permanent AT Renforcement de capacités	STD PRODET		En cours
				Insérer une ligne ici			
				 Sensibilisation 	RR		
Faible respect par les	High	Hiab	Very	 Moyens techniques (pèse- essieux, barrières) 			Fn
utilisateurs	High	High	High Risk	 Pénalisation (par les autorités RDC) 			En cours
				Insérer une ligne ici			
			\/ ·	 Sensibilisation de la police et des utilisateurs 			
Poursuite des tracasseries	High	High	Very High	 Système ombudsman 			En cours
par les agents de l'état	riigii	IIIgii	Risk	Risque fatal pour le programme			Lii couis
				Insérer une ligne ici			
Gestion de l'intervention							
Retard liéà l'obtention des			Lliab	 Discussion en COMPAR]
agréments de l'expertise	Medium	High	High Risk				Terminé
internationale			THOR	Insérer une ligne ici			

				 Antennes territoires Travailler avec des partenaires d'exécution présents dans les territoires 		
Difficulté de gestion de nombreuses activités sur une	Medium	Medium	Medium Risk	L'équipe de coordination provinciale peut être renforcée		En cours
grande zone d'intervention			RISK	Activités prévues au lancement de l'intervention et étude de base permettent de planifier les activités à un rythme raisonnable		
				Insérer une ligne ici		
				•présence du RAFI appuyé par une équipe nationale		
Charge de travail liée à la		Medium Medium	N4 11	appui UCAG		
gestion administrative et	Medium		Medium Risk	élaboration du manuel de procédures		
logistique				Possibilité de renforcer l'équipe		
				Insérer une ligne ici		
				présence du RAFI appuyé par une équipe nationale		
				•appui cellule Marchés Publics UCAG		
Lenteur des procédures de marchés publics	Medium	Medium	Medium Risk	Présélection des prestataires de services		
				compétents et évaluation annuelle de leurs		
				performances Insérer une ligne ici		
Qualité des RH admin/fin disponibles	Medium	High	High Risk	 démarrage des activités conditionné à la mise en place effective de l'équipe Admin/Fin 		

				e programme bénéficie du support des équipes UCAG Insérer une ligne ici		
Au niveau du risque fudiciaire						
Montant du programme et durée d'exécution	Medium	High	High Risk	Du staff financier en nombre conséquent est prévu (équipe admin/fin + personnel au niveau des antennes)		
duree a execution				Le programme bénéficie du support des équipes UCAG Insérer une ligne ici		
Gestion des subventions et	Medium	Medium	Medium	Les paiements sont réalisés en plusieurs tranches conditionnées		
fonds de roulement	, mea.a			Liste noire des payeurs défaillants Insérer une ligne ici		
ertaines activités peuvent conduire à des fraudes (fausses listes de présences à	Medium	Medium	Medium	activités et missions de supervision et contrôle réalisées (équipe Admin/Fin et UCAG)		
des séminaires, formations, etc.).			Risk	Le registre des participants avec signature est tenu à jour. Insérer une ligne ici		
Risque de change	Medium	Medium	Medium Risk	Une réserve budgétaire suffisante est prévue dans le budget		
				Insérer une ligne ici		
Risque de double financement	High	High	Very High Risk	Transparence du système SIG, renforcement du Maître d'Ouvrage, communication fréquente avec le FONER		

Détournement dans les structures d'entretien		High	High	Very High Risk	Insérer une ligne ici Suivi des structures (animateurs) Audits Contrats de performance Cession de contrat et marché public				
					Insérer une ligne ici Formation/accompagnement des Coordicler et PME à mesure de participer aux MP du FONER	RS	Permanent	Formations et accompagnem ent planifiées	
Prise en charge de					Lobbying près du FONER et de la DVDA pour la prise en charge des CLER certifiés	CP/RR	Permanent	Suivi national: recours à la procédure de gré à gré, pour 18 CLER du Bas Congo.	
l'entretien des pistes non assurée après le projet		Medium	High	High Risk	Appuyer la DVDA, en terme de formation et renforcement, dans la programmation, la planification aussi l'organisation des marchés publics pour lui doter de la capacité d'organiser ce nombre immense de marchés publics à très court terme, en vue d'honorer ses engagements vis-à-vis du FONER, chaque année.	CP/RR	dec.2015	Suivi national	En cours
Retard dans l'attribution des				Medium	Insérer une ligne ici Communication constante avec			Respect de la	
marchés publics	OPS	Medium	Medium	Risk	la cellule MP	RS	Permanent	planification MP	En cours

								et des delais incompressible	
					DAO de qualité	RS	Permanent	Prompte réaction aux observations de la CMP	
					Insérer une ligne ici				
					Sensibiliser les usagers de la route.	RS/RC	Permanent	Respect de la plannification	
Le non-respect des barrières de pluie et de la charge à	DEV	High	High	Very High	Solliciter l'implication de l'état pour faire respecter la loi	CP/RR	Permanent	Suivi national	En cours
l'essieu		111511	Risk	Acquisition de matériel de contrôle des charges et formation des utilisateurs	RS	Immédiat	Respect de la planification	Lii cours	
					Insérer une ligne ici				
Retard dans l'approbation	OPS	High	High	Very High	Solliciter le ADM/FIN pour accélérer les approbations	СР	Permanent	Respect de la planification	En cours
des AE/AF	UPS	підіі	підіі	Risk					Ell Cours
					Insérer une ligne ici				
Dégradation de la sécurité	DEV	Medium	High	High	Suivi et partage des informations de pyramide de sécurité	RR/CP/RS	Permanent	Pyramide de sécurité	En cours
Degradation de la securite	DLV	Wicululli	111811	Risk					Lii Cours
					Insérer une ligne ici				
					Insérer une ligne ici				

En fonction d'une revue du cadre logique et des discussions avec les partenaires le nombre de risques sera réduit.

3 Pilotage et apprentissage

3.1 Réorientations stratégiques

A ce stade de l'exécution du programme et des analyses ressortant des études de base, les orientations stratégiques retenues dans la formulation peuvent être maintenues.

3.2 Recommandations

Recommandations	Acteur	Date limite
Intégrer et harmoniser avec le programme agriculture l'aspect genre	PRODET-PRODAT, SMCL	Q3-2016
Révision des statuts des CLER et COORDICLER pour tenir compte des indications du FONER dans la prise en charge des axes réhabilités par la Province	PRODET IPDR	Q2-Q3-2016
Effectuer une évaluation des formations des ;Coordiclers par le IPDR et le DVDA en termes d'assimilation et mise en pratique.	PRODET IPDR	Q3-2016
Tirer des leçons de l'évolution de la prise en charge de l'entretien par la province à travers le FONER dans le Bas-Congo	PRODET, Concertation journée « infrastructures »	Q1-2016

3.3 Enseignements tirés

Le programme est en phase de démarrage et a pour l'instant pas de véritable enseignement tirés.

Enseigner	nents tirés	Public cible
N.A.		

4 Annexes

4.1 Critères de qualité

Pour chacun des critères (Pertinence, Efficience, Efficacité et Durabilité potentielle), plusieurs sous-critères et des assertions relatives à ces derniers ont été formulés. En choisissant la formulation qui correspond le mieux à votre intervention (ajouter un « X » pour choisir une formulation), vous pouvez calculer la note totale applicable à ce critère spécifique (voir infra pour les instructions de calcul).

1. PERTINENCE : le degré dans lequel l'intervention est cohérente avec les politiques et priorités

loca	locales et nationales ainsi qu'avec les attentes des bénéficiaires.											
		ccomme suit pour calculer la note = A; Deux fois un 'B' = B ; Au moin				'A, pas de 'C'						
Éva		n de la PERTINENCE : note	Α	В	С	D						
1018			X									
1.1	Quel	est le degré de pertinence actua			(<i>f</i> ='t						
Χ	Α	Clairement toujours ancré dans engagements en matière d'effica groupe cible.	acité de l'aide, ex	trêmement pertir	nent par rapport a	aux besoins du						
	В	S'ins crit toujours bien dans les politiques nationales et la stratégie belge (sans être toujours explicite), relativement compatible avec les engagements en matière d'efficacité de l'aide, pertinent par rapport aux besoins du groupe cible.										
	ပ	Quelques questions par rapport à la cohérence avec les politiques nationales et la stratégie belge, l'efficacité de l'aide ou la pertinence.										
	Contradictions avec les politiques nationales et la stratégie belge, les engagements en matière d'efficacité de l'aide ; la pertinence vis-à-vis des besoins est mise en doute. Des changements majeurs sont requis.											
1.2	1.2 La logique d'intervention, telle qu'elle est conçue actuellement, est-elle toujours la bonne ?											
	Α	Logique d'intervention claire et bien structurée ; logique verticale des objectifs réalisable et cohérente ; indicateurs appropriés ; risques et hypothèses clairement identifiés et gérés ; accompagnement de sortie d'intervention mis en place (si cela est applicable).										
Χ	В	Logique d'intervention approprié termes de hiérarchie d'objectifs,				néliorations en						
	ပ	Les problèmes par rapport à la lo intervention et sa capacité à con	trôler et évaluer l	es progrès ; am é	éliorations requis	ses.						
	D	La logique d'intervention est erro l'intervention puisse espérer abo		e une révision en	profondeur pour	que						
2. EFFICIENCE DE LA MISE EN ŒUVRE JUSQU'À CE JOUR : le degré dans lequel les ressources de l'intervention (fonds, expertise, temps, etc.) ont été converties en résultats de façon économe. Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins deux 'A, pas de												
'C' ni de 'D' = A; Deux fois un 'B', pas de 'C' ni de 'D' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D												
	Évaluation de l'EFFICIENCE : note A B C D											
2.1 Dans quelle mesure les inputs (finances, RH, biens & équipements) sont-ils correctement gérés ?												
3	A	Tous les inputs sont disponibles à temps et dans les limites budgétaires.										
Χ	В	La plupart des inputs sont disponibles dans des délais raisonnables et ne nécessitent pas d'ajustements budgétaires considérables. Une certaine marge d'amélioration est cependant										

		possible.					
	С	La disponibilité et l'utilisation des inputs posent des problèmes qui doivent être résolus, sans quoi les résultats pourraient courir certains risques.					
	D	La disponibilité et la gestion des inputs comportent de sérieuses lacunes qui menacent l'atteinte des résultats. Des changements considérables sont nécessaires.					
2.2	quoi les résultats pourraient courir certains risques. La disponibilité et la gestion des inputs comportent de sérieuses lacunes qui menacent l'atteinte des résultats. Des changements considérables sont nécessaires. 2.2 Dans quelle mesure la mise en œuvre des activités est-elle correctement gérée? Les activités sont mises en œuvre dans les délais.						
	Α	Les activités sont mises en œuvre dans les délais.					
Χ	В						
	С						
	D	Les activités ont pris un sérieux retard. Des outputs ne pourront être fournis que moyennant des changements majeurs dans la planification.					
2.3	Dans	quelle mesure les outputs sont-ils correctement atteints?					
	Α						
Χ	В	Les outputs sont et seront plus que vraisemblablement livrés dans les temps, mais une certaine marge d'amélioration est possible en termes de qualité, de couverture et de timing.					
	ပ	Certains outputs ne s(er)ont pas livrés à temps ou de bonne qualité. Des ajustements sont nécessaires.					
	D	La qualité et la livraison des outputs comportent et comporteront plus que vraisemblablement de sérieuses lacunes. Des ajustements considérables sont nécessaires pour garantir au minimum que les outputs clés seront livrés à temps.					

3. EFFICACITÉ JUSQU'À CE JOUR : le degré dans lequel l'outcome (objectif spécifique) est atteint, tel que prévu à la fin de l'année N

Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins un 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A; Deux fois un 'B' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D

		on de l'EFFICACITÉ : note	Α	В	С	D							
tota	ale			Х									
3.1	Tel q	u'il est mis en œuvre actuelleme	ent, quelle est la	probabilité que	e l'outcome soit	réalisé ?							
	La réalisation totale de l'outcome est vraisemblable en term es de qualité et de couverture. Les résultats négatifs (s'il yen a) ont été atténués.												
Х	В	L'outcome sera atteint avec quelques minimes restrictions; les effets négatifs (s'il y en a) n'ont pas causé beaucoup de tort.											
	С	L'outcome ne sera atteint que partiellement, entre autres en raison d'effets négatifs auxquels le management n'est pas parvenu à s'adapter entièrement. Des mesures correctives doivent être prises pour améliorer la probabilité de la réalisation de l'outcome.											
	D	L'intervention n'atteindra pas sor soient prises.											
	Les a	ectivités et les outputs sont-ils a e ?	daptés (le cas é	chéant) dans l'o	optique de réali	ser							
	Α	L'intervention réussit à adapter s circonstances externes dans l'op gérés de manière proactive.											
X	В	L'intervention réus it relativement bien à adapter ses stratégies en fonction de l'évolution des circonstances externes dans l'optique de réaliser l'outcome. La gestion des risques est relativement passive.											
	С	des circonstances externes de fa	talement parvenue à adapter ses stratégies en fonction de l'évolution es de façon appropriée ou dans les temps. La gestion des risques a d fication importante des stratégies s'avère nécessaire pour garantir à n de son outcome.										

L'intervention n'est pas parvenue à réagir à l'évolution des circonstances externes ; la gestion des risques a été insuffisante. Des changements considérables sont nécessaires pour réaliser l'outcome.

4. DURABILITÉ POTENTIELLE : le degré de probabilité de préserver et reproduire les bénéfices d'une intervention sur le long terme (au-delà de la période de mise en œuvre de l'intervention).

Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins 3 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A; Maximum 2 'C', pas de 'D' = B ; Au moins 3 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D

		on de la DURABILITÉ	Α	В	С	D
PO	TENT	ELLE : note totale		Х		
1.1	Dura	bilité financière/économique ?				
	A	La durabilité financière/économi à la maintenance sont couverts d incidence sur celle-ci.				
Χ	В	La durabilité financière/économi peuvent survenir en raison notar	que sera vraisen n ment de l'évolu	nblablement bon tion de facteurs (ne, mais des pro économiques ext	blèmes ernes.
	С	Les problèmes doivent être traité frais institutionnels ou liés aux gr				
	D	La durabilité financière/économi changements majeurs.				
		est le degré d'appropriation de l'assistance externe ?	l'intervention pa	ar les groupes d	ibles et persist	era-t-il au
	Α	Le Comité de pilotage et d'autres les stades de la mise en œuvre e				
X	В	La mise en œuvre se base en gr locales pertinentes impliqués eu décisionnel. La probabilité d'atte d'amélioration est possible.	xaussi, dans un	e certaine mesu	re, dans le proce	ssus
	С	L'intervention recourt principaler d'autres structures locales pertir n'est pas garantie. Des mesures	entes en vue de	garantir la durab		
	D	L'intervention dépend totalemen durabilité. Des changements fon	damentauxsont	requis pour gara	antir la durabilité.	
		s sont le niveau d'appui politique olitique ?	e fourni et le de	gré d'interactio	n entre l'interve	ntion et le
IIV	A	L'intervention bénéficie de l'appu poursuivra.	ii intégral de la p	olitique et des in	stitutions, et cet a	appui se
Κ	В	L'intervention a bénéficié, en gér mettre en œuvre, ou à tout le mo vraisemblablement.				
	С	La durabilité de l'intervention est sont requises.	limitée par l'abs	ence d'appui po	litique. Des mesu	ıres corrective
	D	Les politiques ont été et seront v changements fondamentauxs a				
.4	Dans	quelle mesure l'intervention co	ntribue-t-elle à	a capacité insti	tutionnelle et de	e gestion ?
	Α	L'intervention est intégrée aux st capacité institutionnelle et de ges				
〈	В	La gestion de l'intervention est b certaine manière au renforceme requise. Des améliorations sont	nt des capacités	. Une expertise s	upplémentaire p	
	С	L'intervention repose trop sur de renforcement des capacités n'a correctives sont requises.	oas suffi à garan	tir pleinement la	durabilité. Des m	esures
	D	L'intervention repose sur des str institutions existantes, qui perme changements fondamentaux n'in	ettrait de garantir			

4.2 Décisions prises par le Comité de pilotage et suivi

Décision de la Structure Mixte de Concertation Locale de démarrage. SMCL00- PRODET du 20 mai 2015		Action			Suivi	
--	--	--------	--	--	-------	--

N°	Décision	Source*	Deadlin e	Acteur	Resp.	Dispositions contraignantes	Action(s)	Rem arqu es	Avancement	Status
	R1: Organiser des réunions techniques tous les 3 mois, pour un suivi rapproché	PV de la		Président Smcl, membres scmcl	0/0	N/	Programmer la réunion technique dans la période du 20 au 28 août 2015		La réunion technique s'est tenue le jeudi 15 octobre 2015	01 0055
tous les du prog de dém R2 : Re associe provinci dans le CTB po d'applic l'élabor Organis agents sur les parché Belgique	du programme, surtout en cette phase de démarrage	SMCL00	sept-15	Kisangani, PRODET, PRODAT, Coordinateur CTB/Tshopo	R/Prodet	Néant	Rendre disponible le document de travail le 20 août 2015		Les documents de travail ont été mis à la disposition des participants à temps	CLOSED
2	R2: Redéfinir les processus pour associer des agents de la cellule provinciale des marchés publics locaux dans les processus de passation à la CTB pour un transfert de compétence et d'appliquer les clauses des DTF sur l'élaboration des marchés publics; Organiser les formations en faveur des agents de la cellule MP de la Province sur les procédures de passation de marchés de l'Union Européenne et de la Belgique applicables conjointement avec l'UCAG MINAGRIDER pour leur permettre d'être plus efficaces	PV de la SMCL00		RR/CTB, Coordination/T shopo	Coord/ Tshopo	Néant	En cours de formulation		En cours de formulation	OPEN
3	R3 : Solliciter l'implication du Gouverneur pour le déblocage du dossier de l'Office des Routes au niveau de la banque relatif aux travaux de la route de Kisangani-Yangambi	PV de la SMCL00	août-15	PRODET	PRODET	Relance, mise en demeure	L'OR a débloqué la situation au niveau de la banque, mais ne peut pas accéder à tout le site de travail car un passage busé s'est effondré au PK60 et l'état du pont			CLOSED

							Lotata au Pk22 est à réviser.*)		
			déc-16		UCAG/ MINAGRID ER		Poursuivre les actions au niveau national	Prendre exemple sur prise en charge des routes réhabilités par la CTB dans le Bas Congo	
	R4 : Faciliter le processus d'agrément de CLER conjointement par le Projet et	PV de la SMCL00	déc-16	UCAG/MINAG RIDER, FONER,	PRODET	Néant	Poursuivre l'accompagnement et l'équipement des Clers et Coordicler en matériels adéquat	En cours	ONGO-
4	les autorités provinciales en vue de les rendre éligibles au financement direct du FONER		déc-16				Appuyer l'action d'entretien des Cler par le contrôle des charges	En cours	ING
			juil-15				Faire un bilan d'exécution de l'Accord de Financement avec les coordicler de Opala et Isangi	Exécuté en juillet et rapport disponible,	

^{*)} Note: Deux avenants aux travaux ont été élaborés pour tenir compte de l'effondrement d'un passage busé et prolongé le delais d'exécution, Les travaux ont été suspendus pour raison de montée exceptionnelle des eaux du fleuve

4.3 Cadre logique mis à jour

Logique d'intervention	Indicateurs (IOV) – à confirmer par l'étude de ligne de base	Sources de vérification	Hypothèses		
Objectif global: Les revenus des exploi durable de la production agricole et co	tations familiales dans les zones cibles ntribuent à la réduction de la pauvreté	du district de la Tshopo so	ent augmentés grâce à une relance		
Objectif spécifique Diminuer le coût de transport par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable	 Nbre de kilomètres de routes praticables en toute saison/étendu du réseau multimodal contigu La diminution du coût des transports et leur fiabilité La vitesse moyenne de parcours est maintenue Les impacts environnementaux sont analysés (via les EIE) et atténués Contribution chiffrée de l'Etat congolais à l'entretien 	 Rapports PRODET Rapports MPTPI (comités de suivi) Enquêtes par échantillonnage Système SIG du MPTPI Rapports ombudsman 	 La stabilité politique et sécuritaire est assurée Les autorités s'engagent entièrement dans la pérennisation de l'entretien et y contribuent financièrement Les zones d'intervention sont désenclavées (=objectif → dirais plutôt « le réseau multimodal est cohérent ») RH programme trouvées 		

Logique d'intervention	Indicateurs (IOV) – à confirmer par l'étude de ligne de base	Sources de vérification	Hypothèses
Résultat 1 : La gouvernance du secteur de transport est améliorée	 Les effectifs nécessaires pour le bon fonctionnement du Maître d'Ouvre sont opérationnels Les plans individuels de développement sont exécutés comme prévu. % du réseau introduit dans le système SIG % de l'information sur le réseau dans le système SIG adaptée au moins trimestriellement Le nombre de rapports de qualité fournis par les différents organismes appuyés 	 Rapports programme Rapports annuels Maître d'Ouvrage Rapports des comités de suivi Système SIG 	Mise à disposition par le partenaire du personnel adéquat à tous les niveaux
Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité	 Existence d'un plan d'action prioritaire désenclavement Existence du PGES et % du PGES exécuté Nombre de personnes formées Nombre de personnes/structures spécialisées en HIMO Réhabilitation de « x » km de routes Réduction du temps de trajet Réhabilitation de « x » bacs et « x » km de petites voies fluviales Construction de « x » débarcadères 	 PGES Rapports programme Système SIG (programme et Maître d'Ouvrage) PV de réception des travaux, fournitures et services 	PME et ONG trouvées pour les travaux Bureaux d'études trouvés Partenariat bacs approfondi

Logique d'intervention	Indicateurs (IOV) – à confirmer par l'étude de ligne de base	Sources de vérification	Hypothèses
Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	 Nombre de structures locales créées et/ou appuyées Entretien de « x » km de routes pendant « y » temps Qualité moyenne (objective) de l'entretien Nombre de personnes formées Hommes/jours de travail crées Nombre de CLER professionnalisés 	 Rapports programme Rapports de la surveillance réseau Rapports annuels des CLER et COORDICLER Fiches d'abattement (qualité) 	Le Maître d'Ouvrage collabore pleinement dans la surveillance du réseau
Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues	 Nombre de personnes directement touchées par les activités de sensibilisation Nombre d'instruments de réglementation installés Existence formelle d'un ombudsman Outcomes: Nombre de plaintes de tracasseries Pourcentage des véhicules surchargés Cas de non-respect des barrières de pluie diminué] 	 Statistiques de l'ombudsman Rapports des CLER Rapports du programme Rapports d'évaluation 	Les autorités locales soutiennent la lutte anti-tracasserie et la réglementation du trafic

4.4 Aperçu des MoRe Results

Résultats ou indicateurs du cadre logique modifiés au cours des 12 derniers mois ?	Non
Rapport <i>Baseline</i> enregistré dans PIT ?	Non
Planning de la MTR (enregistrement du rapport)	mm/aaaa (estimation)
Planning de l'ETR (enregistrement du rapport)	mm/aaaa (estimation)
Missions de backstopping depuis le 01/01/2012	Mission backstopping différée jusqu'à février 2016

4.5 Rapport « Budget versus Actuels (2015) »

Financial Planning of RDC1217811

Project Title : Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo - Province Orientale

Fin Plan Version: 2016Q1
Budget Version: C01
Donor: DGD
Currency: EUR

Amounts in 1000 EUR								2016			2017	Est. end Proj.	Est
	Status	Fin Mode	Budget	TtY-1	Balance	Q1	Q2	Q3	Q4	Total	to end	Bal.	% exe
A COMPOSANTES			14.006,56	1.472,52	12.534,04	770,18	827,85	547,42	929,42	3.074,87	9.458,24	0,93	100
01 La maîtrise d'ouvrage au niveau			580,00	8,53	571,47	22,00	52,50	17,47	75,50	167,47	404,01	-0,01	100
01 Appui à l'organisation de la		REGIE	100,00	4,44	95,56	1,50	15,00	5,00	10,00	31,50	64,06	-0,00	100
02 Appui au fonctionnement de la		REGIE	180,00	3,91	176,09	4,50	4,50	4,50	4,50	18,00	158,09	-0,00	100
03 Renforcement des capacités		REGIE	100,00	0,03	99,97	3,00	3,00	4,97	4,00	14,97	85,00	-0,00	100
04 Renforcement des capacités		REGIE	200,00	0,15	199,85	13,00	30,00	3,00	57,00	103,00	96,85	-0,00	100
02 Un réseau multimodal de			8.475,44	396,85	8.078,59	415,79	507,08	346,93	481,15	1.750,95	6.327,64	-0,00	100
01 Priorisation des axes à		REGIE	20,00	0,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,00	0,00	100
02 Etude d'impact + Plan de		REGIE	400,00	0,00	400,00	25,00	33,75	33,75	67,50	160,00	240,00	0,00	100
03 Formation des structures		REGIE	50,00	0,56	49,44	0,00	25,00	24,44	0,00	49,44	0,00	-0,00	100
04 Achat d'outillage et		REGIE	100,00	7,49	92,51	40,00	40,00	0,00	0,00	80,00	12,51	0,00	100
05 Réhabilitation des infrastructures	i	REGIE	7.700,00	352,52	7.347,48	340,52	398,06	278,46	403,38	1.420,42	5.927,06	0,00	100
08 Ingenieurs routiers réhabilitation		REGIE	205,44	36,28	169,16	10,27	10,27	10,27	10,27	41,09	128,07	0,00	100
03 Un réseau multimodal de			4.601,12	1.067,14	3.533,98	320,14	246,01	170,77	240,77	977,70	2.555,34	0,94	100
01 Mise en place des structures		REGIE	100,00	1,16	98,84	20,00	20,00	0,00	0,00	40,00	58,84	0,00	100
02 Accompagnement et formation		REGIE	200,00	184,76	15,24	0,00	15,24	0,00	0,00	15,24	0,00	0,00	100
03 Travaux d'entretien		REGIE	3.700,00	807,40	2.892,60	275,36	186,00	146,00	216,00	823,36	2.069,24	0,00	100
04 Supervision de l'entretien (10%)		REGIE	370,00	0,00	370,00	13,22	13,22	13,22	13,22	52,90	317,10	0,00	100
05 Ingénieurs routiers entretien		REGIE	231,12	73,82	157,30	11,55	11,55	11,55	11,55	46,20	110,16	0,94	100
04 Les bonnes pratiques de			350,00	0,00	350,00	12,25	22,25	12,25	132,00	178,75	171,25	-0,00	100
01 Appui à la lutte anti-tracasserie		REGIE	100,00	0,00	100,00	7,25	7,25	7,25	8,25	30,00	70,00	0,00	100
02 Sensibiliser les parties		REGIE	100,00	0,00	100,00	5,00	5,00	5,00	8,75	23,75	76,25	-0,00	100
_ 1		REGIE COGEST	20.000,00	2.424,85	17.575,15	1.165,15	1.240,56	811,87	1.199,37	4.416,94	13.157,27	0,94	100
		TOTAL	20.000,00	2.424,85	17.575,15	1.165,15	1.240,56	811,87	1.199,37	4.416,94	13.157,27	0,94	100

Financial Planning of RDC1217811

Project Title : Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo - Province Orientale

Fin Plan Version: 2016Q1
Budget Version: C01
Donor: DGD
Currency: EUR

Amounts in 1000 EUR								2016			2017	Est. end Proj.	Est.
	Status	Fin Mode	Budget	TtY-1	Balance	Q1	Q2	Q3	Q4	Total	to end	Bal.	% exe
03 Mise en place d'installations de		REGIE	150,00	0,00	150,00	0,00	10,00	0,00	115,00	125,00	25,00	0,00	1009
X RÉSERVE BUDGÉTAIRE			319,28	0,00	319,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	319,28	0,00	1009
01 Réserve budgétaire			319,28	0,00	319,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	319,28	0,00	1009
01 Réserve budgétaire		REGIE	319,28	0,00	319,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	319,28	0,00	1009
Z MOYENS GÉNÉRAUX			5.674,16	952,33	4.721,83	394,97	412,71	264,45	269,95	1.342,07	3.379,76	0,01	1009
01 Ressources humaines			4.080,34	573,05	3.507,29	210,70	212,70	218,70	227,70	869,80	2.637,48	0,01	1009
01 Personnel International (ATI)		REGIE	2.250,00	419,91	1.830,09	120,00	120,00	120,00	120,00	480,00	1.350,09	0,00	1009
02 Equipe technique Nationale		REGIE	972,84	67,84	905,00	54,00	54,00	54,00	54,00	216,00	651,48	37,52	969
03 Equipe nationale administrative		REGIE	479,50	83,42	396,08	23,70	23,70	23,70	23,70	94,80	338,79	-37,51	1089
04 Equipe nationale administrative		REGIE	378,00	1,88	376,12	13,00	15,00	21,00	30,00	79,00	297,12	-0,00	1009
02 Investissements			602,15	248,59	353,56	94,62	142,26	0,00	0,00	236,89	35,45	81,23	879
01 Véhicules		REGIE	226,90	117,57	109,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	109,33	529
02 Motos et vélos		REGIE	40,25	27,41	12,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,45	2,39	94
03 Equipement et matériel		REGIE	101,67	97,46	4,21	25,00	0,00	0,00	0,00	25,00	25,00	-45,79	1459
04 Aménagement, Réhabilitation		REGIE	233,33	6,15	227,18	69,62	142,26	0,00	0,00	211,89	0,00	15,30	939
03 Fonctionnement			711,67	125,15	586,52	37,15	37,75	35,75	42,25	152,88	469,99	-36,35	1059
01 Frais de fonctionnement des		REGIE	320,00	31,98	288,02	16,50	16,50	16,50	16,50	66,00	222,03	-0,01	1009
02 Frais de fonctionnement		REGIE	75,00	46,20	28,80	3,75	3,75	3,75	3,75	15,00	40,00	-26,20	135
03 Frais de fonctionnement		REGIE	160,00	6,03	153,97	8,30	9,00	9,00	9,00	35,30	118,67	0,01	1009
04 Organisation des SMCL		REGIE	16,67	4,65	12,02	0,00	2,00	0,00	2,00	4,00	8,00	0,02	1009
05 Frais de mission		REGIE	120,00	21,44	98,56	6,00	6,00	6,00	7,50	25,50	73,06	0,00	1009
06 Frais de formation (M&E,		REGIE	10,00	9,85	0,15	2,10	0,00	0,00	3,00	5,10	4,20	-9,15	1929
_ 1		REGIE COGEST	20.000,00	2.424,85	17.575,15	1.165,15	1.240,56	811,87	1.199,37	4.416,94	13.157,27	0,94	100
		TOTAL	20.000,00	2.424,85	17.575,15	1.165,15	1.240,56	811,87	1.199,37	4.416,94	13.157,27	0,94	1009

Financial Planning of RDC1217811

Project Title : Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo - Province Orientale

Fin Plan Version: 2016Q1
Budget Version: C01
Donor: DGD
Currency: EUR

Amounts in 1000 EUR						2016					2017	Est. end Proi.	l Est.
	Status	Fin Mode E	Budget	TtY-1	Balance	Q1	Q2	Q3	Q4	Total	to end	Bal.	% exec
07 Frais Bancaires		REGIE	10,00	5,00	5,00	0,50	0,50	0,50	0,50	1,98	4,04	-1,02	110%
04 Audit suivi et évaluation			280,00	5,67	274,33	52,50	20,00	10,00	0,00	82,50	236,83	-45,00	116%
01 Audit		REGIE	60,00	0,00	60,00	0,00	10,00	0,00	0,00	10,00	50,00	0,00	100%
02 Evaluation finale + MTR		REGIE	60,00	0,00	60,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60,00	0,00	100%
03 Etude baseline		REGIE	60,00	0,00	60,00	52,50	0,00	0,00	0,00	52,50	52,50	-45,00	175%
04 Suivi et backstopping		REGIE	50,00	5,67	44,33	0,00	10,00	0,00	0,00	10,00	34,33	-0,00	100%
05 Ateliers (démarrage, échanges)		REGIE	50,00	0,00	50,00	0,00	0,00	10,00	0,00	10,00	40,00	0,00	100%
99 Conversion rate adjustment			0,00	-0,13	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	?%
98 Conversion rate adjustment		REGIE	0,00	-0,13	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	?%

		REGIE COGEST	20.000,00	2.424,85	17.575,15	1.165,15	1.240,56	811,87	1.199,37	4.416,94	13.157,27	0,94	100%
		TOTAL	20.000,00	2.424,85	17.575,15	1.165,15	1.240,56	811,87	1.199,37	4.416,94	13.157,27	0,94	100%
•	Financial Planning of RDC1217	811 Printed on vr	ijdag 22 januari	2016								p	age: 3

4.6 Ressources en termes de communication

Un dépliant a été produit et est en cours d'impression pour distribution.