



CTB



RAPPORT DES RESULTATS 2014

INTERVENTION PRODET



Sommaire

ACRONYMES.....	4
1 APERÇU DE L'INTERVENTION (MAX. 2 PAGES).....	8
1.1 FICHE D'INTERVENTION.....	8
1.2 EXECUTION BUDGETAIRE.....	9
1.3 AUTOEVALUATION DE LA PERFORMANCE.....	12
1.3.1 <i>Pertinence</i>	12
1.3.2 <i>Efficacité</i>	12
1.3.3 <i>Efficiéce</i>	13
1.3.4 <i>Durabilité potentielle</i>	14
1.4 CONCLUSIONS.....	14
2 MONITORING DES RESULTATS..... ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.	
2.1 ÉVOLUTION DU CONTEXTE.....	16
2.1.1 <i>Contexte général</i>	16
2.1.2 <i>Contexte institutionnel</i>	16
2.1.3 <i>Contexte de gestion : modalités d'exécution</i>	16
2.1.4 <i>Contexte HARMO</i>	16
2.2 PERFORMANCE DE L'OUTCOME.....	17
2.2.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	17
2.2.2 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	17
2.2.3 <i>Impact potentiel</i>	18
2.3 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1.....	19
2.3.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	19
2.3.2 <i>État d'avancement des principales activités</i>	19
2.3.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	19
2.4 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2.....	20
2.4.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	20
2.4.2 <i>État d'avancement des principales activités</i>	20
2.4.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	20
2.5 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 3.....	21
2.5.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	21
2.5.2 <i>État d'avancement des principales activités</i>	21
2.5.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	21
2.6 THEMES TRANSVERSAUX.....	23
2.6.1 <i>Genre</i>	23
2.6.2 <i>Environnement</i>	23
2.6.3 <i>Autre</i>	23
2.7 GESTION DES RISQUES.....	24
3 PILOTAGE ET APPRENTISSAGE.....	25
3.1 REORIENTATIONS STRATEGIQUES.....	25
3.2 RECOMMANDATIONS.....	25
3.3 ENSEIGNEMENTS TIRES.....	26

4	ANNEXES	27
4.1	CRITERES DE QUALITE.....	27
4.2	DECISIONS PRISES PAR LE COMITE DE PILOTAGE ET SUIVI.....	31
4.3	CADRE LOGIQUE MIS A JOUR	33
4.4	APERÇU DES MORE RESULTS	36
4.5	RAPPORT « BUDGET VERSUS ACTUELS (Y – M) »	37
4.6	RESSOURCES EN TERMES DE COMMUNICATION.....	40

Acronymes

ACAP	Association des Commerçants et Acheteurs de Paddy
ACCO	Association des Chauffeurs du Congo
ADRAO	Développement du Riz en Afrique de l'Ouest (AfricanRice)
ADIKIS	Action pour le développement intégré de Kisangani
AI-MAPE	Appui Institutionnel du Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Elevage
APAP	Association des Petits Acheteurs de Paddy
APV/FLEGT	Accord de Participation Volontaire du FLEGT (Forest Law Enforcement) et la gouvernance (Governance) en utilisant le commerce du bois (Trade)
ARIKIS	Association des Rizières de Kisangani
AT (I/N)	Assistant Technique (International/National)
BAD	Banque Africaine de Développement
BCDC	Banque Commerciale du Congo
BDD	Bureau Diocésain de Développement
BIAC	Banque Internationale pour l'Afrique au Congo
BIC	Banque Internationale du Crédit
BIT	Bureau International du Travail
CAADP	Comprehensive Africa Agriculture Development Programme
CARG	Conseil Agricole et Rural de Gestion
CARPE	Central Africa Regional Programme for the Environment
CCP	Comité Consultatif Provincial
CCQ	Comité de Contrôle de Qualité
CDMT	Cadre de Dépenses à Moyen Terme
CEDEF	Convention pour l'Elimination des Discriminations Envers les Femmes
CENADEP	Centre d'Appui National au développement et à la Participation Populaire
CEPOD	Centre d'Etudes politiques et de formation à la démocratie
CGIAR	Consultative Group on International Agricultural Research
CIALCA	Consortium for Improving Agriculture-based Livelihoods in Central Africa
CLAT	Comité de Lutte Anti Tracasserie
CLER	Comité Local d'Entretien Routier
CLESB	Comité Local d'Entretien, Sécurité et Balisage
CONAPAC	Confédération Nationale des Producteurs Agricoles au Congo
CONAPAC	Confédération paysanne du Congo
COOPEC	Coopérative d'Epargne et de crédit
COORDICLER	Coordination des CLER (niveau territoire)
COPEMECO	Confédération des petites et moyennes entreprises congolaises
COPROSEM	Comité Provincial Semencier
CN ONGD	Coordination Nationale ONG de développement
CNV	Comité National de Vulgarisation

CPR	Commission provinciale routière
CRONGD	Conseil Régional des ONGD
CS	Convention spécifique
CSC	Cahier Spécial des Charges
CTB	Coopération Technique Belge
CVD	Comité Villageois de Développement
DFID	Département for International Développement
DGD	Direction générale de la Coopération au développement et Aide humanitaire
DSCR	Document Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté
DTF	Dossier Technique et Financier
DVDA	Direction des Voies de Desserte Agricole
EDUKOR	Programme d'appui à l'Education au Kasai-Oriental
EDUT	Programme d'appui à l'Education dans la Tshopo Province Orientale
ETFP	Enseignement Technique et Formation Professionnelle
ETD	Entité territoriale décentralisée
EUR	Euro
FARA	Forum for Agricultural Research in Africa
FAO	Food and Agriculture Organisation
FCCC	Forêts et Changement Climatique au Congo
FEC	Fédération des Entreprises Congolaises
FEDECLER	Fédération des CLER (niveau district)
FENAPEC	Fédération Nationale des Planteurs et d'Eleveur du Congo
FPI	Fonds d'Investissement à l'Industrie
FEPO	Fédération Paysanne d'Opala
FOLECO	Fédération des ONG laïques à vocation économique du Congo
FONER	Fonds National d'Entretien Routier
GOVA	Groupement d'Organisations Villageoises d'Autopromotion
HIMO	Haute Intensité de Main-d'œuvre
IAASTD	International Assessment of Agricultural Knowledge, Science and Technology for Development
ICRAF	World Agroforestry Center
IFA	Institut Facultaire Agricole
IITA	International Institute of Tropical Agriculture
IMF	Institution de la Micro Finance
INADES	Institut africain pour le développement économique et social
INERA	Institut National des Etudes et de la Recherche Agricole
INTOSAI	L'Organisation internationale des institutions supérieures de contrôle des finances publiques
IPAPEL	Inspection Provinciale de l'Agriculture, de la pêche et de l'élevage
IOV	Indicateurs Objectivement Vérifiables
IST	Infection Sexuellement Transmissible
MDF	MDF training & consultancy
MECNT	Ministère de l'Environnement, Conservation de la Nature et

	Tourisme
MECREKIS	Mutuelle d'Epargne et de Crédit de Kisangani
MECREB	Mutuelle d'Epargne et de Crédit Boyomais
MGEFAE	Ministère du Genre, de la Famille et de l'Enfant
MINADER	Ministère de l'Agriculture et 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
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le Développement en Afrique
NPADR	Nouveau Programme d'Activités pour le Développement Rural
OMD	Objectifs du Millénaire pour le Développement
ONG(D)	Organisation Non Gouvernementale (de Développement)
OR	Office des Routes
OVD	Office des Voiries et Drainage
PAIDECO	Programme d'Appui aux Initiatives de développement Communautaire
PAP	Programme Agricole Prioritaire
PAPNG	Politique Nationale Genre et de son Plan d'Action
PCPCB	Programme de Contrôle de la Production et de la Commercialisation
PNAE	Plan National d'Action Environnemental
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PME	Petite ou Moyenne Entreprise
PNEFEB	Programme national « Environnement, Forêts, Eaux et Biodiversité »
PNG	Politique Nationale Genre
PQCE	Plan Quinquennal de Croissance et de l'Emploi
PREPICO	Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo
PRODAKK	Programme de Développement Agricole dans le Kwilu et Kwango
PRODAKOR	Programme de Développement Agricole dans le Kasai-Oriental
PRODAT	Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale
PRODEKK	Programme de Désenclavement dans le Kwilu et Kwango
PRODEKOR	Programme de Désenclavement dans le Kasai-Oriental
PRODET	Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale
PSNLS	Plan Stratégique National de Lutte contre le VIH/SIDA
PTF	Partenaires Techniques et Financiers
PV	Procès-Verbal
RDC	République Démocratique du Congo
REDD+	Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation
RIL	Route d'Intérêt Local
RN	Route Nationale
RP	Route Provinciale
RTPO	Régie de Travaux Publics de la Province Orientale

SENAFIC	Service National des Fertilisants et Intrants Agricole
SENASEM	Service National Semencier
SIG	Système d'Information Géographique
SLA	Service Level Agreement
SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
SNHR	Service National d'Hydraulique Rurale
SOFIDE	Société Financière de Développement
SENHARU	Service National de l'Habitat Rural
SSADR	Stratégie Sectorielle de l'Agriculture et du Développement Rural
TDR	Termes de Référence
TMB	Trust Merchant Bank
TRASI	Transporteur Arrête SIDA
ITPR	Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction
UCAG	Unité Conjointe d'Appui à la Gestion
UDP	Unité de Direction de Programme
UOPA	Union des Organisation Paysannes Agricoles
UE	Union Européenne
UICN	Union Internationale pour la Conservation de la Nature
UNIKIS	Université de Kisangani

1 Aperçu de l'intervention (max. 2 pages)

1.1 Fiche d'intervention

Intitulé de l'intervention	Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo – Province Orientale - PRODET
Numéro intervention	NN 3013817
Code de l'intervention	RDC 12178 11
Localisation	Kisangani et District de la TSHOPO (Province Orientale)
Budget total	20.000.000 euro
Institution partenaire	Ministère de l'Agriculture et du Développement rural (provincial) Ministère des Travaux Publics et Infrastructure (provincial)
Date de début de la Convention spécifique	6 Novembre 2014
Date de démarrage de l'intervention/ Comité de pilotage d'ouverture	Premier semestre 2015
Date prévue de fin d'exécution	6 Novembre 2019
Date de fin de la Convention spécifique	5 Novembre 2021
Groupes cibles	Populations (Agriculteurs et Autres) habitant les Zones d'interventions, les transporteurs qui utilisent les routes réhabilitées et entretenues, Les CLERS ; Les Ministères Partenaires et fonctionnaires (Renforcement des capacités)
Impact¹	Les revenus des exploitations 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
Outcome	Mettre à disposition un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable
Outputs	<i>1. La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée</i> <i>2. Un réseau multimodal de transport est réhabilité</i> <i>3. Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</i> <i>4. Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues</i>
Année couverte par le rapport	2014

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

1.2 Exécution budgétaire

		CODE & NOMI PROJET	RDC 12 178 11 PRODET		
		TRIMESTRE & ANNEE DE REFERENCE	Q1 2015		
TYPE	BUDGET CODE	LIBELLE	Budget	Dépenses up to 2014	% Exécuté fin 2014
OS		Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau multimodal fonctionnel et durable			
Résultat 1		La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée	€ 580 000	€ 148	0,03%
Résultat 2		Un réseau multimodal de transport est réhabilité	€ 8 475 440	€ 1 458	0,02%
Résultat 3		Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	€ 4 601 120	€ 5 081	0,11%
Résultat 4		Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées.	€ 350 000	€ 0	0,00%
X		Réserve budgétaire	€ 319 283	€ 0	0,00%
Z		Moyens Généraux	€ 5 674 157	€ 153 913	2,71%
		TOTAL	€ 20 000 000	€ 160 600	0,80%

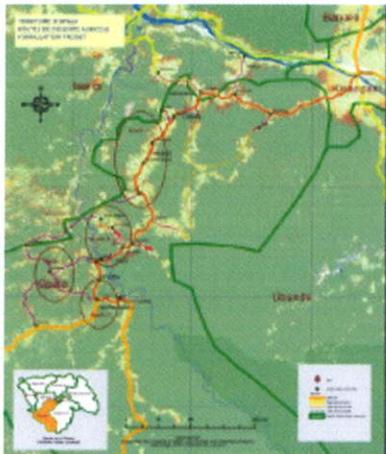
FIT OK

Pour PRODET le démarrage effectif des activités est prévu pour le premier trimestre de 2015, eu égard à la Convention Spécifique signée le 06 novembre 2014.

Cependant la mobilisation de l'ATI Responsable du désenclavement s'est effectué depuis le 09 mai 2014 ce qui a permis la réalisation d'activités concourante aux objectifs de l'intervention de la CTB dans la Tshopo en trois périodes :

P1=Inventaire des axes PRODET **P2=Coordination multi/sectoriel-disciplinaire** **P3=Défis du PRODET**

1^{ère} période de mai à juillet 2014 : Au cours de cette période s'est réalisé l'inventaire des axes à réhabiliter dans le programme sur la base de la proposition des CARG de la Tshopo. Cet inventaire a été réalisé avec un caméra et GPS qui ont permis non seulement d'avoir un film de l'état des axes inventorié, la position des grands bourbiers, mais à permis aussi de produire des cartes localisant les bassins de production et le tracé des axes comme suite :



Carte occupation OPALA



Carte occupation BANALIA



Carte occupation ISANGI

2^{ème} période d'août à octobre 2014 : Suite à l'entretien de fonction avec le RR, des actions de coordination des activités programmes finissants ont été menée pendant cette période :

- La coordination de l'équipe plurisectorielles des programmes PAIDECO-ASSNIP-PREPICO3-PRECOB-AFEK et des nouveaux programmes PRODAT-PRODET-EDUT
- L'élaboration et planification des activités (Entretien, réhabilitation et renforcement de capacité) charnières entre le programme PREPICO3 et PRODET
- La supervision des études architecturales et technique du cabinet de la Ministre Provinciale de l'EPSP (EDUT)
- L'évaluation des travaux restant des Bâtiments communaux (PAIDECO)
- Supervision des travaux de PAIDECO dans les territoires de la Tshopo
- Les visites des chantiers de construction/réhabilitation de bâtiments (ASSNIP)
- Préparation et organisation de la visite du RR à Kisangani, visite ayant consacré la remise de matériel roulant à la SNEL (AFEK), à un entretien avec le Gouverneur et une réunion d'échange avec les Ministres Provinciaux sectoriels des interventions de la CTB, la visite des Banaléniaires



Remise de matériel roulant à la SNEL (AFEK)



Visite des banalénaïres



Visite des bureaux de la division provinciale/EPSP à Kisangani

3^{ème} période de novembre à décembre 2014 : Cette période est marquée par la fin de la transition entre les programmes finissant et les nouveaux programmes. Elle été consacrée à :

- Réception technique des travaux de réhabilitation de la mairie (PAIDECO)
- Réception technique des travaux de réhabilitation du bâtiment 1925 (PAIDECO)
- Etude-suivi de l'état des lieux des équipements, infrastructures et formation réalisées par le PAIDECO
- Réception technique du pont Lotuli (PREPICO3)
- Réception des travaux de construction des bureaux administratifs de l'hôpital de zone de Lubunga (ASSNIP)
- Réception technique des travaux de réhabilitation du cabinet du Ministre Provinciale de l'Agriculture (UCAG/MINAGRIDER)

Pendant cette période a eu lieu dans le cadre d'EDUT :

- la réception technique des travaux de construction des bureaux de la division provinciale de l'EPSP,
- le lancement des travaux de construction du cabinet de la Ministre Provinciale de l'EPSP
- des missions terrain pour l'identification des Centre d'Application dans le cadre d'EDUT

Signalons la participation de la coordination aux diverses activités d'analyse et de validation des formations des partenaires dans le cadre du programme (PRECOB).

La coordination a aussi participer aux journées infrastructures à Bujumbura au Burundi (UCAG-MINIDER)

1.3 Autoévaluation de la performance

1.3.1 Pertinence

	Performance
Pertinence	A

Le PRODET est très pertinent car il correspond aux attentes des bénéficiaires : l'amélioration des conditions d'évacuation des produits agricoles, l'importation des produits manufacturés et l'accès 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 visant la réduction de la pauvreté par le Gouvernement national, le plan de développement de la Province par le Gouvernement provincial et avec 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 agricoles par la méthode HIMO, améliore le revenu des populations et développe l'accès à l'emploi en synergie avec les programmes PRODAT et EDUT.

1.3.2 Efficacité

	Performance
Efficacité	X

Pour la période concernée par le rapport les activités suivantes directement en rapport avec le PRODET ont été menées :

Ressources humaines :

- L'élaboration des Demande d'ouverture de postes pour les ingénieurs infrastructures
- L'élaboration d'un AE avec l'Inspection provinciale de Développement rural en vu de la mise à disposition des ingénieurs de contrôle des travaux.
- L'élaboration d'un AE avec la Division provinciale des ITPR en vu de la mise à disposition des ingénieurs de contrôle des travaux.

Marchés publics :

- L'élaboration d'un AF avec la coordination des CLER d'Opala pour les travaux d'entretien de remise en forme
- L'élaboration d'un AF avec la coordination des CLER d'Isangi pour les travaux d'entretien de remise en forme

- La finalisation de l'AE avec l'OR pour Renforcement des ponts métalliques sur l'axe Kisangani-Yangambi
- L'élaboration des Spécification technique pour la construction de l'antenne de la coordination des programmes PRODAT-PRODET-EDUT à Opala,
- L'élaboration des Spécification technique pour la commande de compacteurs manuels

Une réunion technique de la SMCL s'est tenue le 14 décembre 2014 pour analyser les activités charnières et permettre au programme de poursuivre la réalisation de travaux identifiés dans cette phase de démarrage du programme PRODET.

- Entretien :
 - o Renforcement des ponts métalliques sur l'axe Kisangani-Yangambi
 - o Travaux d'entretien de remise en forme des routes des axes réhabilités d'Opala et Isangi
- Réhabilitation :
 - o Travaux préparatoire à la réhabilitation des axes Banalia-Baloma et Yaté-Opala centre
 - o Travaux de construction (achèvement) des ponts et dalots sur le tronçon Yatolémé-Yaté
- Renforcement de capacité :
 - o Echanges avec l'Inspection provinciale du développement rural et la Division provinciale des ITPR
 - o Elaboration de plan d'action avec le Secrétaire technique par intérim de la CPR

L'ensemble des ressources humaines et des moyens pour conclure les marchés publics contribueront à l'efficacité des résultats R1, R2 et R3 du PRODET dans pendant cette phase de démarrage du programme.

1.3.3 Efficience

	Performance
Efficience	X

La grande partie des moyens financiers utilisés dans cette période sont consacrés essentiellement aux achats de véhicules, 67%, la mobilisation de l'ATI désenclavement, de deux Ingénieurs infrastructure. Quelques missions terrains ont été effectuées pour appréhender l'état des lieux des travaux d'entretien à des axes réhabilités par PREPICO et pris en entretien par le PRODET.

La mesure de l'efficience sera beaucoup plus perceptible dès lors que les ressources humaines seront mis en place et les marchés public élaborés mise en exécution.

L'avancement actuel n'affecte pas l'efficience global du programme

1.3.4 Durabilité potentielle

	Performance
Durabilité potentielle	X

La durabilité de l'intervention est appréhendée par une bonne analyse de l'état des lieux de la mise en œuvre de PREPICO3 et prend en compte :

- L'application de la stratégie d'aménagement progressif du réseau multimodal de transport rural,
- L'amélioration des revenus des acteurs du HIMO
- La durabilité financière et institutionnelle des interventions
- Le développement du tissu de PME local et la professionnalisation des CLER
- L'appropriation des bonnes pratiques d'utilisation des routes par les utilisateurs
- La poursuite après projets dans les actions transversales (le boisement/reboisement, les foyers améliorés, sensibilisation au VIH/SIDA, la sensibilisation sur les texte réglementaire en matière de l'environnement

Cependant l'ancrage institutionnel et local du programme ainsi que la mise en synergie avec les volets agriculture et éducation permet de relever les craintes sur la durabilité de l'intervention et procéder aux améliorations possibles.

1.4 Conclusions

1. Nous distinguons trois périodes d'intervention où les responsabilités et les activités ont évolués :
 - a. 1^{ère} période : participation à la formulation du PRODET par l'inventaire des axes proposés pour la réhabilitation
 - b. 2^{ème} période : Coordination des programmes CTB en fin de mise en œuvre et les nouveaux programmes provinciaux
 - c. 3^{ème} période : planification d'activités charnière pour la phase de démarrage, la mise en place des Ressources Humaines, l'installation des bureaux et élaboration des accords d'exécution des travaux d'entretien.
2. La recherche de synergie entre les programmes provinciaux et entre les volets agriculture, désenclavement et éducation constitue un atout pour l'harmonisation de l'intervention : Dans ce sens plusieurs aspects de la mise en œuvre des programmes ont trouvé une approche commune dans le concept même si dans l'application il entendu la prise en compte des spécificités propre à chaque province :
 - a. L'adoption de l'aménagement progressif du réseau multimodal de transport
 - b. L'évolution vers une SMCL provincial avec une unité de directions

- très actives pour les synergies
- c. La professionnalisation des CLER et la semi-mécanisation de l'entretien
 - d. La CPR comme outil de gestion du patrimoine des routes rurales
 - e. L'application d'un même taux de per diem pour les missions terrain dans les tous les programmes ;
 - f. L'application du palier n°1 du Mbudi pour le personnel détachés de l'administration
 - g. Une réunion technique de la SMCL s'est tenue le 14 décembre 2014 pour analyser les activités chamières et permettre au programme de poursuivre la réalisation de travaux identifiés dans cette phase de démarrage du programme PRODE.
 - i. Renforcement des ponts métalliques sur l'axe Kisangani-Yangambi
 - ii. Travaux d'entretien de remise en forme des routes des axes réhabilités d'Opala et Isangi
 - iii. Travaux préparatoire à la réhabilitation des axes Banalia-Baloma et Yaté-Opala centre
 - iv. Travaux de construction (achèvement) des ponts et dalots sur le tronçon Yatoléma-Yaté
 - v. Echanges avec l'Inspection provinciale du développement rural et la Division provinciale des ITPR
 - vi. Elaboration de plan d'action avec le Secrétaire technique par intérim de la CPR

Fonctionnaire exécution nationale²



Milton LONU LONEMA

**Ministre Provinciale de l'Agriculture,
Pêche, Elevage, Développement rural et
Environnement de la Province Orientale**

Fonctionnaire exécution CTB³



Vladmir Serge OKEY

ATI/Responsable du PRODET

² Nom et signature

³ Nom et signature

2 Monitoring des résultats⁴

Rien à signaler à ce stade.

2.1 Évolution du contexte

2.1.1 Contexte général

Le contexte général du DTF et de la CS n'a pas évolué pendant cette période de rapportage.

2.1.2 Contexte institutionnel

Le contexte institutionnel du DTF et de la CS n'a pas évolué pendant cette période de rapportage.

2.1.3 Contexte de gestion : modalités d'exécution

Le contexte de gestion du DTF et de la CS n'a pas évolué pendant cette période de rapportage.

2.1.4 Contexte HARMO

L'application de la stratégie d'aménagement progressif du réseau multimodal de transport rural aura pour avantage un réseau routier multimodal fonctionnel, cependant il est nécessaire de sensibiliser davantage le partenaire sur la perception de cette approche. L'ancrage institutionnel (le RC des divisions provinciales sectoriel, la CPR) et local (professionnalisation des COORDICLER, développement de tissu de PME viable) du programme ainsi que la mise en synergie avec les volets agriculture et éducation sont des facteurs d'harmonisation qui favorise la durabilité et améliorations possibles de l'intervention.

⁴ L'impact se réfère à l'objectif général ; l'outcome se réfère à l'objectif spécifique ; l'output se réfère au résultat escompté

2.2 Performance de l'outcome



2.2.1 Progrès des indicateurs⁵

Rien à signaler à ce stade

Outcome⁶ : Diminuer le coût de transport par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable					
Indicateurs⁷	Valeur de la Baseline⁸	Valeur année N-1⁹	Valeur année N¹⁰	Cible année N¹¹	Cible finale¹²
•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

Analyser les progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'outcome. Cette analyse doit décrire les éléments suivants : quels sont les progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'outcome ? Les outputs aboutiront-ils (toujours) au processus de changement envisagé (ce processus de changement aura-t-il lieu ?) ? Difficultés qui se sont présentées, facteurs d'influence (positive ou négative) ? Résultats inattendus ? Ces éléments doivent permettre au lecteur de comprendre si et comment se déroule le processus de changement voulu par l'intervention.

⁵ 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).

⁶ Reprendre la formulation de l'outcome, telle qu'elle figure dans le cadre logique (DTF).

⁷ Reprendre les indicateurs, tels qu'ils figurent dans le cadre logique (du DTF ou de la dernière version du cadre logique)

⁸ La valeur de l'indicateur au temps 0. Se réfère à la valeur des indicateurs au début de l'intervention (Baseline).

⁹ La valeur atteinte par l'indicateur à la fin de l'année N-1.

¹⁰ 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.

¹¹ La valeur cible escomptée à la fin de l'année N.

¹² La valeur cible à la fin de l'intervention.

2.2.3 Impact potentiel

Décrire la probabilité que l'outcome (puisse) contribue(r) à l'impact, tel que (pré)supposé (lors de la formulation ou escompté dans les données de la Baseline). Il y a dès lors lieu d'évaluer si cette partie de la logique d'intervention est toujours valable. Si des indicateurs ont été définis dans le DTF ou la Baseline, veuillez ajouter ces valeurs afin d'illustrer l'impact potentiel.

2.3 Performance de l'output 1¹³



2.3.1 Progrès des indicateurs

Rien à signaler à ce stade

Output 1 : Résultat 1 : La gouvernance du secteur de transport est améliorée					
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'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					

2.3.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités ¹⁴	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1. Appui à l'organisation de la maîtrise d'ouvrage provinciale				
2. Appui au fonctionnement de la maîtrise d'ouvrage provinciale				
3. Renforcement des capacités humaines				
4. Renforcement des capacités matérielles				

2.3.3 Analyse des progrès réalisés

Analyser les progrès réalisés par rapport à l'atteinte de cet output. Cette analyse doit décrire les éléments suivants : progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'output, les activités aboutiront-elles (toujours) à l'output envisagé, difficultés qui se sont présentées, facteurs d'influence (positive ou négative), résultats inattendus (positifs ou négatifs). Ces éléments doivent permettre au lecteur de comprendre si et comment les outputs seront atteints.

¹³ 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 nécessaires).

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)

¹⁴ A : Les activités sont en avance
 B : Les activités sont dans les délais
 C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.
 D : Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

2.4 Performance de l'output 2

2.4.1 Progrès des indicateurs

Rien à signaler à ce stade

Output 2 : Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité					
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	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 ¹⁵	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1. Priorisation des infrastructures à réhabiliter				
2. Plan de gestion de l'environnement naturel et socio-économique (PGES)				
3. Formation des structures				
4. Achat d'outillage et d'équipement				
5. Réhabilitation des infrastructures				

2.4.3 Analyse des progrès réalisés

Analyser les progrès réalisés par rapport à l'atteinte de cet output. Cette analyse doit décrire les éléments suivants : progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'output, les activités aboutiront-elles (toujours) à l'output envisagé, difficultés qui se sont présentées, facteurs d'influence (positive ou négative), résultats inattendus (positifs ou négatifs). Ces éléments doivent permettre au lecteur de comprendre si et comment les outputs seront atteints.

¹⁵ A : Les activités sont en avance
 B : Les activités sont dans les délais
 C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.
 D : Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

2.5 Performance de l'output 3¹⁶

2.5.1 Progrès des indicateurs

Rien à signaler à ce stade

Output 3 : Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales					
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	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 créés					
• Nombre de CLER professionnalisés					

2.5.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités ¹⁷	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1. Mise en place des structures locales d'entretien				
2. Accompagnement et formation des structures locales				
3. Travaux d'entretien				
4. Supervision de l'entretien				

2.5.3 Analyse des progrès réalisés

Analyser les progrès réalisés par rapport à l'atteinte de cet output. Cette analyse doit décrire les éléments suivants : progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'output, les activités aboutiront-elles (toujours) à l'output envisagé, difficultés qui se sont présentées, facteurs d'influence (positive ou négative), résultats inattendus (positifs ou négatifs). Ces éléments doivent permettre au lecteur de comprendre si et comment les outputs seront atteints.

¹⁶ 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.

¹⁷ A : Les activités sont en avance
 B : Les activités sont dans les délais
 C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.
 D : Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

2.6 Performance de l'output 4¹⁸

2.6.1 Progrès des indicateurs

Rien à signaler à ce stade

Output 4 : Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues					
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	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					
<u>Outcomes :</u>					
• - 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 ¹⁹	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1. Appui à la lutte contre les tracasseries				
2. Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier				
3. Mise en place d'installations de réglementation du trafic				

2.6.3 Analyse des progrès réalisés

Analyser les progrès réalisés par rapport à l'atteinte de cet output. Cette analyse doit décrire les éléments suivants : progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'output, les activités aboutiront-elles (toujours) à l'output envisagé, difficultés qui se sont présentées, facteurs d'influence (positive ou négative), résultats inattendus (positifs ou négatifs). Ces éléments doivent permettre au lecteur de comprendre si et comment les outputs seront atteints.

¹⁸ 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.

¹⁹ A : Les activités sont en avance
 B : Les activités sont dans les délais
 C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.
 D : Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

2.7 Thèmes transversaux

Rien à signaler à ce stade

Expliquer comment l'intervention a tenu compte des thèmes transversaux (TT). Donner un aperçu des réalisations. Intégrer certains exemples concrets (bonnes/mauvaises pratiques). Quels ont été les groupes cibles impliqués ? Y a-t-il eu des obstacles sur le plan de la préparation et la mise en œuvre de ces activités ? Comment l'intervention les a-t-elle surmontés ?

2.7.1 Genre

2.7.2 Environnement

2.7.3 Autre

2.8 Gestion des risques

Mettre à jour votre matrice de gestion des risques sur la base de l'analyse effectuée. Si une note C ou D est attribuée à un risque, détailler les mesures qui ont été/seront prises et indiquer la personne/l'acteur responsable. Pour plus de détails sur les risques et leur analyse : voir le Guide MoRe Results.²⁰

Identification du risque ou problème		Analyse du risque ou problème		Traitement du risque ou problème		Suivi du risque ou problème				
Description du Risque	Periode d'identification	Catégorie	Probabilité	Impact Potentiel	Total	Action(s)	Resp.	Deadline	Progress	Status
Prise en charge de l'entretien des pistes non assurée après le projet		DEV	Medium	High	High Risk	Formation/accompagnement des Coordinateurs et PME à mesure de participer aux MP du FONER Lobbying près du FONER et de la DVDA pour la prise en charge des CLER certifiés 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.	RS CP/RR	Permanent Permanent	Formations et accompagnement planifiées Suivi national: Accord de principe sur la possibilité par la Direction Générale de Contrôle des Marchés Publics de pouvoir autoriser, au cas par cas, pour les clers, le recours à la procédure de gré à gré conformément à la législation en vigueur et ce, avant d'envisager le recours au mode normal de passation qui est l'Appel d'Offres en fonction de la base des données qui sera constituée au fil de temps, ce qui a abouti à l'obtention pour un premier temps, de la non objection de la Direction Générale de Contrôle des Marchés Publics pour le recours à la procédure de gré à gré, pour 18 CLER du Bas Congo.	En cours
Retard dans l'attribution des marchés publics		OPS	Medium	Medium	Medium Risk	Communication constante avec la cellule MIP DAO de qualité Sensibiliser les usagers de la route. Solliciter l'implication de l'état pour faire respecter la loi Acquisition de matériel de contrôle des charges et formation des utilisateurs	RS RS RS/RC CP/RR	Permanent Permanent Permanent Permanent	Suivi national Respect de la planification MP et des délais Incompressible Prompte réaction aux observations de la CMP Respect de la planification	En cours
Le non-respect des barrières de pluie et de la charge à l'essai		DEV	High	High	Very High Risk	Solliciter le ADM/FIN pour accélérer les approbations	RS	Immédiat	Suivi national Respect de la planification	En cours
Retard dans l'approbation des AE/AF		OPS	High	High	Very High Risk	Suivi et partage des information de pyramide de sécurité	CP	Permanent	Respect de la planification	En cours
Degradation de la sécurité		DEV	Medium	High	High Risk		RR/CP/RS	Permanent	Pyramide de sécurité	En cours

²⁰ À l'instar de la matrice de monitoring (indicateurs), vous pouvez utiliser le tableau de ce template ou le remplacer par votre propre format (p. ex., celui de votre monitoring opérationnel), pour autant qu'il fournisse les mêmes informations.

3 Pilotage et apprentissage

3.1 Réorientations stratégiques

Rien à signaler à ce stade

Décrire les réorientations stratégiques éventuelles pour les prochaines années. Sur la base de l'analyse effectuée, quelles sont les choses que l'intervention fera différemment l'an prochain, de sorte à atteindre ses objectifs.

3.2 Recommandations

Rien à signaler à ce stade

Sur la base des réorientations stratégiques décrites supra, formuler des recommandations (actions à entreprendre/décisions à prendre). Il s'agit de l'opérationnalisation du chapitre 3.1 (réorientations stratégiques) ; celle-ci devrait entre autres inclure les décisions à prendre par le Comité de pilotage.

Recommandations	Acteur	Date limite
Description des recommandations	L'acteur responsable de la (dés) approbation de la recommandation	p. ex., Q1, Q2, Q3 ou Q4 de l'année N+1

3.3 Enseignements tirés

Rien à signaler à ce stade

Retirer les « lessons learned » principales de l'expérience de l'intervention au cours de la période couverte par le rapport. Les enseignements tirés sont de nouveaux savoirs qui doivent demeurer dans la mémoire institutionnelle de la CTB et des partenaires. Ils peuvent être tirés d'activités, d'outputs, de l'outcome (ou d'une combinaison de niveaux ou de tout autre aspect de l'intervention et de son contexte).

Enseignements tirés	Public cible
<i>Description de l'enseignement tiré.</i>	Le public potentiellement intéressé par l'enseignement tiré. (intervention, Représentation, département du siège de la CTB, département du partenaire...).

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 locales et nationales ainsi qu'avec les attentes des bénéficiaires.				
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				
Évaluation de la PERTINENCE : note totale	A	B	C	D
	X			
1.1 Quel est le degré de pertinence actuel de l'intervention ?				
X	A	Clairement toujours ancré dans les politiques nationales et la stratégie belge, satisfait aux engagements en matière d'efficacité de l'aide, extrêmement pertinent par rapport aux besoins du groupe cible.		
...	B	S'inscrit 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.		
...	C	Quelques questions par rapport à la cohérence avec les politiques nationales et la stratégie belge, l'efficacité de l'aide ou la pertinence.		
...	D	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 La logique d'intervention, telle qu'elle est conçue actuellement, est-elle toujours la bonne ?				
	A	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).		
X	B	Logique d'intervention appropriée bien qu'elle puisse avoir besoin de certaines améliorations en termes de hiérarchie d'objectifs, d'indicateurs, de risques et hypothèses.		
	C	Les problèmes par rapport à la logique d'intervention peuvent affecter la performance d'une intervention et sa capacité à contrôler et évaluer les progrès ; améliorations requises.		
	D	La logique d'intervention est erronée et nécessite une révision en profondeur pour que l'intervention puisse espérer aboutir.		

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 totale	A	B	C	D
		X		
2.1 Dans quelle mesure les inputs (finances, RH, biens & équipements) sont-ils correctement gérés ?				

	A	Tous les inputs sont disponibles à temps et dans les limites budgétaires.
X	B	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.
	C	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 Dans quelle mesure la mise en œuvre des activités est-elle correctement gérée ?		
	A	Les activités sont mises en œuvre dans les délais.
X	B	La plupart des activités sont dans les délais. Certaines sont retardées, mais cela n'a pas d'incidence sur la fourniture des outputs.
	C	Les activités sont retardées. Des mesures correctives sont nécessaires pour permettre la fourniture sans trop de retard.
	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 ?		
	A	Tous les outputs ont été et seront plus que vraisemblablement livrés dans les temps et de bonne qualité, ce qui contribuera aux outcomes planifiés.
X	B	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.
	C	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				
<i>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</i>				
Évaluation de l'EFFICACITÉ : note totale	A	B	C	D
		X		
3.1 Tel qu'il est mis en œuvre actuellement, quelle est la probabilité que l'outcome soit réalisé ?				
	A	La réalisation totale de l'outcome est vraisemblable en termes de qualité et de couverture. Les résultats négatifs (s'il y en a) ont été atténués.		
X	B	L'outcome sera atteint avec quelques minimales restrictions ; les effets négatifs (s'il y en a) n'ont pas causé beaucoup de tort.		
	C	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 son outcome, à moins que d'importantes mesures fondamentales soient prises.		
3.2 Les activités et les outputs sont-ils adaptés (le cas échéant) dans l'optique de réaliser l'outcome ?				

	A	L'intervention réussit à adapter ses stratégies/activités et outputs en fonction de l'évolution des circonstances externes dans l'optique de réaliser l'outcome. Les risques et hypothèses sont gérés de manière proactive.
X	B	L'intervention réussit 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.
	C	L'intervention n'est pas totalement parvenue à adapter ses stratégies en fonction de l'évolution des circonstances externes de façon appropriée ou dans les temps. La gestion des risques a été plutôt statique. Une modification importante des stratégies s'avère nécessaire pour garantir à l'intervention la réalisation de son outcome.
	D	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

Évaluation de la DURABILITÉ POTENTIELLE : note totale	A	B	C	D
		X		

4.1 Durabilité financière/économique ?

	A	La durabilité financière/économique est potentiellement très bonne : les frais liés aux services et à la maintenance sont couverts ou raisonnables ; les facteurs externes n'auront aucune incidence sur celle-ci.
X	B	La durabilité financière/économique sera vraisemblablement bonne, mais des problèmes peuvent survenir en raison notamment de l'évolution de facteurs économiques externes.
	C	Les problèmes doivent être traités en ce qui concerne la durabilité financière soit en termes de frais institutionnels ou liés aux groupes cibles, ou encore d'évolution du contexte économique.
	D	La durabilité financière/économique est très discutable, à moins que n'interviennent des changements majeurs.

4.2 Quel est le degré d'appropriation de l'intervention par les groupes cibles et persistera-t-il au terme de l'assistance externe ?

	A	Le Comité de pilotage et d'autres structures locales pertinentes sont fortement impliqués à tous les stades de la mise en œuvre et s'engagent à continuer à produire et utiliser des résultats.
X	B	La mise en œuvre se base en grande partie sur le Comité de pilotage et d'autres structures locales pertinentes impliqués eux aussi, dans une certaine mesure, dans le processus décisionnel. La probabilité d'atteindre la durabilité est bonne, mais une certaine marge d'amélioration est possible.
	C	L'intervention recourt principalement à des arrangements ponctuels et au Comité de pilotage et d'autres structures locales pertinentes en vue de garantir la durabilité. La continuité des résultats n'est pas garantie. Des mesures correctives sont requises.
	D	L'intervention dépend totalement des structures ponctuelles n'offrant aucune perspective de durabilité. Des changements fondamentaux sont requis pour garantir la durabilité.

4.3 Quels sont le niveau d'appui politique fourni et le degré d'interaction entre l'intervention et le niveau politique ?

	A	L'intervention bénéficie de l'appui intégral de la politique et des institutions, et cet appui se poursuivra.
X	B	L'intervention a bénéficié, en général, de l'appui de la politique et des institutions chargées de la mettre en œuvre, ou à tout le moins n'a pas été gênée par ceux-ci, et cet appui se poursuivra vraisemblablement.
	C	La durabilité de l'intervention est limitée par l'absence d'appui politique. Des mesures correctives sont requises.
	D	Les politiques ont été et seront vraisemblablement en contradiction avec l'intervention. Des changements fondamentaux s'avèrent nécessaires pour garantir la durabilité de l'intervention.

4.4 Dans quelle mesure l'intervention contribue-t-elle à la capacité institutionnelle et de gestion ?		
	A	L'intervention est intégrée aux structures institutionnelles et a contribué à l'amélioration de la capacité institutionnelle et de gestion (même si ce n'est pas là un objectif explicite).
X	B	La gestion de l'intervention est bien intégrée aux structures institutionnelles et a contribué d'une certaine manière au renforcement des capacités. Une expertise supplémentaire peut s'avérer requise. Des améliorations sont possibles en vue de garantir la durabilité.
	C	L'intervention repose trop sur des structures ponctuelles plutôt que sur des institutions ; le renforcement des capacités n'a pas suffi à garantir pleinement la durabilité. Des mesures correctives sont requises.
	D	L'intervention repose sur des structures ponctuelles et un transfert de compétences vers des institutions existantes, qui permettrait de garantir la durabilité, est improbable à moins que des changements fondamentaux n'interviennent.

4.2 Synthèse de l'analyse des Critères de qualité

Critères	Note
Pertinence	A
Efficacité	B
Durabilité	B
Efficiences	B

4.3 Décisions prises par le Comité de pilotage et suivi

Fournir un aperçu des décisions stratégiques importantes prises par le Comité de pilotage et assurer le suivi de ces décisions.²¹

Décision à prendre				Action			Suivi		
Décision à prendre	Période d'identification	Timing	Source	Acteur	Action(s)	Resp.	Date limite	Avancement	Statut
Vérifier auprès de la RR si la procédure CTB autorise le partage desdits documents Faire des copies et transmettre au Président de la SMCL en application de la décision de la réunion technique Afficher les avis de recrutements du personnel local dans les ministères provinciaux ciblés Transmettre une copie au Président et vice président de la SMCL						Coord-RP	15/12/2014		
						Secret-Prodnet	24/12/2014		
						Secret-Prodnet	Au fur et à mesure des recrutements		
						Coord-RP	Au fur et à mesure des recrutements		
R1- RENFORCEMENT DE CAPACITE Appui à l'organisation, équipement et renforcement de capacité de la Division provinciale des ITPR Appui à l'organisation de la CPR et mise en place de SIG						RP-RC	15/06/2015		
						RP-RC	15/06/2015		
R2- TRAVAUX DE REHABILITATION									

²¹ Vous pouvez utiliser le tableau de ce template ou le remplacer par votre propre format (p. ex., celui de votre monitoring opérationnel), pour autant qu'il fournisse les mêmes informations.

4.4 Cadre logique mis à jour

Le cadre logique du DTF n'a pas encore subi de modification

Logique d'intervention	Indicateurs (IOV) – à confirmer par l'étude de ligne de base	Sources de vérification	Hypothèses
Objectif global: Les revenus des exploitations agricoles et contribuent à la réduction de la pauvreté Objectif spécifique	Indicateurs (IOV) – à confirmer par l'étude de ligne de base Nbre de kilomètres de routes praticables en toute saison/étendu du réseau multimodal contigu	Sources de vérification Rapports PRODET	Hypothèses La stabilité politique et sécuritaire est assurée
Diminuer le coût de transport par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable	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 MPTPI (comités de suivi) Enquêtes par échantillonnage Système SIG du MPTPI Rapports ombudsman	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
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 trimestriellement Le nombre de rapports de qualité fournis par les différents organismes appuyés 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 PME et ONG trouvées pour les travaux Bureau d'études trouvées
Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité	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	
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 créés Nombre de CLER professionnalisés	Rapports programme Rapports de la surveillance réseau Rapports annuels des CLER et COORDICLER Fiches d'abatement (qualité) Statistiques de l'ombudsman Rapports des CLER Rapports du programme Rapports d'évaluation	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 installées Existence formelle d'un ombudsman Outcomes... Nombre de plaintes de tracasseries Pourcentage des véhicules surchargés Cas de non-respect des barrières de pluie diminués		Les autorités locales soutiennent la lutte anti-tracasserie et la réglementation du trafic

Inclure le cadre logique mis à jour s'il a connu de profonds changements au cours des 12 derniers mois ou si le présent Rapport des résultats propose un nouveau cadre logique mis à jour. Par changements importants, il faut comprendre : des changements intervenus dans la formulation de résultats, de nouveaux indicateurs, des indicateurs adaptés ou supprimés.

4.5 Aperçu des MoRe Results

Rien à signaler à ce stade

Résultats ou indicateurs du cadre logique modifiés au cours des 12 derniers mois ?	
Rapport <i>Baseline</i> enregistré dans PIT ?	
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	

4.6 Rapport « Budget versus Actuels (y – m) »

Fournir le rapport « Budget versus Actuels (y – m) » (il peut simplement être joint au présent document et ne doit pas faire partie du rapport en tant que tel).

Financial Planning of RDC1217811

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

Fin Plan Version: 2015Q1

Budget Version: C01

Donor: DGD

Currency: EUR

Amounts in 1000 EUR

	Status	Fin Mo/Budget	T1Y-1	Balance	Y	Y+1	Y+2	Y+3	Y+4 to end	Est. end Proj. Bal.	Est. % exec.
A COMPOSANTES TECHNIQUES											
01 La maîtrise d'ouvrage au niveau		14.006,56	6,69	13.999,87	1.051,99	3.645,69	3.532,29	3.229,39	1.435,20	1.105,32	92%
01 Appui à l'organisation de la maîtrise	REGI	590,00	0,15	579,85	52,00	153,00	155,00	126,00	71,50	22,35	96%
02 Appui au fonctionnement de la maîtrise	REGI	100,00	0,00	100,00	12,50	25,00	25,00	25,00	12,50	0,00	100%
03 Renforcement des capacités humaines	REGI	180,00	0,00	180,00	13,50	26,00	60,00	40,00	34,00	6,50	96%
04 Renforcement des capacités	REGI	100,00	0,00	100,00	11,00	12,00	25,00	25,00	25,00	2,00	98%
02 Un réseau multimodal de transport est	REGI	200,00	0,15	199,85	15,00	90,00	45,00	36,00	0,00	13,85	93%
01 Phénisation des axes à réhabiliter	REGI	8.475,44	1,46	8.473,98	583,09	2.356,09	2.347,09	2.251,09	363,00	573,63	93%
02 Etude d'impact + Plan de mitigation	REGI	20,00	0,00	20,00	14,00	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00	100%
03 Formation des structures	REGI	400,00	0,00	400,00	45,00	100,00	100,00	10,00	85,00	56,00	86%
04 Achat d'outillage et d'équipement	REGI	50,00	0,00	50,00	17,50	15,00	0,00	0,00	0,00	17,50	65%
05 Réhabilitation des infrastructures	REGI	100,00	0,00	100,00	59,00	0,00	0,00	0,00	0,00	41,00	59%
06 Ingénieurs routiers réhabilitation	REGI	7.700,00	0,97	7.699,03	406,50	2.200,00	2.200,00	2.200,00	233,50	459,03	94%
03 Un réseau multimodal de transport est	REGI	205,44	0,49	204,95	41,09	41,09	41,09	41,09	40,50	0,10	100%
01 Mise en place des structures locales	REGI	4.501,12	5,08	4.596,04	362,40	1.037,60	965,20	791,30	973,70	465,84	90%
02 Accompagnement et formation des	REGI	100,00	1,16	98,84	19,00	20,00	20,00	20,00	19,50	0,34	100%
03 Travaux d'entretien	REGI	200,00	1,21	198,79	48,00	18,50	30,00	30,00	20,00	52,29	74%
04 Supervision de l'entretien (10%)	REGI	3.700,00	0,00	3.700,00	221,00	900,00	795,00	600,00	785,00	399,00	89%
05 Ingénieurs routiers entretien	REGI	370,00	0,00	370,00	26,20	52,90	74,00	95,10	105,70	14,10	96%
04 Les bonnes pratiques de l'utilisation	REGI	231,12	2,71	228,41	46,20	46,20	46,20	46,20	43,50	0,11	100%
01 Appui à la lutte anti-tracasserie	REGI	350,00	0,00	350,00	54,50	95,00	65,00	61,00	27,00	43,50	88%
02 Sensibiliser les parties prenantes du	REGI	100,00	0,00	100,00	10,00	29,00	25,00	21,00	0,00	15,00	85%
	REGI	100,00	0,00	100,00	7,50	20,00	20,00	20,00	20,00	12,50	88%
	REGIE	20.000,00	160,60	19.839,40	1.789,11	4.845,27	4.630,17	4.262,27	2.525,70	1.786,89	91%
	COGEST										
	TOTAL	20.000,00	160,60	19.839,40	1.789,11	4.845,27	4.630,17	4.262,27	2.525,70	1.786,89	91%



Financial Planning of RDC1217811

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

Fin Plan Version: **2015Q1**
 Budget Version: **C01**
 Donor: **DGD**
 Currency: **EUR**

Amounts in 1000 EUR

	Status	Fin Mo	Budget	TtY-1	Balance	Y	Y+1	Y+2	Y+3	Y+4 to end	Est. end Proj. Bal.	Est. % exec.
A COMPOSANTES TECHNIQUES												
01 La maîtrise d'ouvrage au niveau			14,006,55	6,69	13,999,87	1,051,99	3,645,69	3,592,29	3,229,39	17,35,20	1,105,32	92%
01 Appui à l'organisation de la maîtrise	REGI		580,00	0,15	579,85	52,00	153,00	155,00	126,00	71,50	22,35	96%
02 Appui au fonctionnement de la maîtrise	REGI		100,00	0,00	100,00	12,50	25,00	25,00	25,00	12,50	0,00	100%
03 Renforcement des capacités humaines	REGI		180,00	0,00	180,00	13,50	26,00	60,00	40,00	34,00	6,50	96%
04 Renforcement des capacités	REGI		200,00	0,15	199,85	11,00	12,00	25,00	25,00	25,00	2,00	98%
02 Un réseau multimodal de transport est			8,475,44	1,46	8,473,98	563,09	2,366,09	2,347,09	2,251,09	363,00	573,63	93%
01 Priorisation des axes à réhabiliter	REGI		20,00	0,00	20,00	14,00	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00	100%
02 Etude d'impact + Plan de mitigation	REGI		400,00	0,00	400,00	45,00	100,00	100,00	10,00	85,00	56,00	86%
03 Formation des structures	REGI		50,00	0,00	50,00	17,50	15,00	0,00	0,00	0,00	17,50	65%
04 Achat d'outillage et d'équipement	REGI		100,00	0,00	100,00	55,00	0,00	0,00	0,00	0,00	41,00	59%
05 Réhabilitation des infrastructures	REGI		7,700,00	0,97	7,699,03	406,50	2,200,00	2,200,00	2,200,00	233,50	459,03	94%
06 Ingénieurs routiers réhabilitation	REGI		205,44	0,49	204,95	41,09	41,09	41,09	41,09	40,50	0,10	100%
03 Un réseau multimodal de transport est			4,601,12	5,08	4,596,04	362,40	1,037,60	965,20	791,30	973,70	465,84	90%
01 Mise en place des structures locales	REGI		100,00	1,16	98,84	19,00	20,00	20,00	20,00	19,50	0,34	100%
02 Accompagnement et formation des	REGI		200,00	1,21	198,79	46,00	18,50	30,00	30,00	20,00	52,29	74%
03 Travaux d'entretien	REGI		3,700,00	0,00	3,700,00	221,00	900,00	795,00	600,00	765,00	399,00	89%
04 Supervision de l'entretien (10%)	REGI		370,00	0,00	370,00	28,20	52,90	74,00	95,10	105,70	14,10	96%
05 Ingénieurs routiers entretien	REGI		231,12	2,71	228,41	46,20	46,20	46,20	46,20	43,50	0,11	100%
04 Les bonnes pratiques de l'utilisation			350,00	0,00	350,00	54,50	99,00	65,00	61,00	27,00	43,50	86%
01 Appui à la lutte anti-trafic	REGI		100,00	0,00	100,00	10,00	29,00	25,00	21,00	0,00	15,00	85%
02 Sensibiliser les parties prenantes du	REGI		100,00	0,00	100,00	7,50	20,00	20,00	20,00	20,00	12,50	88%
REGIE			20,000,00	160,60	19,839,40	1,785,11	4,845,27	4,630,17	4,262,27	2,525,70	1,706,89	91%
COGEST												
TOTAL			20,000,00	160,60	19,839,40	1,785,11	4,845,27	4,630,17	4,262,27	2,525,70	1,706,89	91%



Financial Planning of RDC1217811

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

Fin Plan Version: **2015Q1**
 Budget Version: **C01**
 Donor: **DGD**
 Currency: **EUR**

Amounts in 1000 EUR

	Status	Fin Mod	Budget	TY-1	Balance	Y	Y+1	Y+2	Y+3	Y+4 to end	Est. end Proj. Bal.	Est. % exec.
A COMPOSANTES TECHNIQUES												
01 La maîtrise d'ouvrage au niveau			14 006,56	6,89	13 999,67	1 051,99	3 645,69	3 532,29	3 229,39	1 436,20	1 100,32	92%
01 Appui à l'organisation de la maîtrise	REGI		580,00	0,15	579,85	52,00	153,00	155,00	126,00	71,50	22,35	96%
02 Appui au fonctionnement de la maîtrise	REGI		100,00	0,00	100,00	12,50	25,00	25,00	25,00	12,50	0,00	100%
03 Renforcement des capacités humaines	REGI		100,00	0,00	100,00	13,50	26,00	60,00	40,00	34,00	6,50	96%
04 Renforcement des capacités	REGI		200,00	0,15	199,85	11,00	12,00	25,00	25,00	25,00	2,00	98%
02 Un réseau multimodal de transport est			8 475,44	1,46	8 473,98	583,09	2 356,09	2 347,09	2 251,09	363,00	573,63	93%
01 Priorisation des axes à réhabiliter	REGI		20,00	0,00	20,00	14,00	0,00	6,00	0,00	0,00	0,00	100%
02 Etude d'impact + Plan de mitigation	REGI		400,00	0,00	400,00	45,00	100,00	100,00	10,00	89,00	56,00	86%
03 Formation des structures	REGI		50,00	0,00	50,00	17,50	15,00	0,00	0,00	0,00	17,50	65%
04 Achat d'outillage et d'équipement	REGI		100,00	0,00	100,00	59,00	0,00	0,00	0,00	0,00	41,00	59%
05 Réhabilitation des infrastructures	REGI		7 700,00	0,97	7 699,03	406,50	2 200,00	2 200,00	2 200,00	233,50	459,03	94%
06 Ingénieurs routiers réhabilitation	REGI		205,44	0,49	204,95	41,09	41,09	41,09	41,09	40,50	0,10	100%
03 Un réseau multimodal de transport est			4 601,12	5,08	4 596,04	362,40	1 037,60	965,20	791,30	973,70	465,64	90%
01 Mise en place des structures locales	REGI		100,00	1,16	98,84	19,00	20,00	20,00	20,00	19,50	0,34	100%
02 Accompagnement et formation des	REGI		200,00	1,21	198,79	48,00	18,50	30,00	30,00	20,00	52,29	74%
03 Travaux d'entretien	REGI		3 700,00	0,00	3 700,00	221,00	900,00	795,00	600,00	785,00	399,00	89%
04 Supervision de l'entretien (10%)	REGI		370,00	0,00	370,00	28,20	52,90	74,00	95,10	105,70	14,10	96%
05 Ingénieurs routiers entretien	REGI		231,12	2,71	228,41	46,20	46,20	46,20	46,20	43,50	0,11	100%
04 Les bonnes pratiques de l'utilisation			350,00	0,00	350,00	54,50	99,00	65,00	61,00	27,00	43,50	88%
01 Appui à la lutte anti-tracasserie	REGI		100,00	0,00	100,00	10,00	29,00	25,00	21,00	0,00	15,00	85%
02 Sensibiliser les parties prenantes du	REGI		100,00	0,00	100,00	7,50	20,00	20,00	20,00	20,00	12,50	86%
REGIE			20 000,00	190,60	19 809,40	1 789,11	4 845,27	4 630,17	4 262,27	2 525,70	1 786,89	91%
COGEST												
TOTAL			20 000,00	190,60	19 809,40	1 789,11	4 845,27	4 630,17	4 262,27	2 525,70	1 786,89	91%



Financial Planning of RDC1217811 Présent le mardi 02 février 2015 page: 1

4.7 Ressources en termes de communication

Rien à signaler à ce stade

Dans la présente annexe optionnelle, les interventions devraient mentionner tout le matériel disponible (articles, livres, vidéos, etc.) relatif aux effets de l'intervention sur les bénéficiaires, en ce compris des études, des rapports de capitalisation ou encore des publications (scientifiques). Le recours à du matériel utilisant des méthodes centrées sur les bénéficiaires est grandement apprécié (« story telling »...).