CTB

RAPPORT DES RESULTATS 2015

PROGRAMME DE DESENCLAVEMENT AU KASAI-ORIENTAL

RDC 12 173 11

ACRONYMES **4**

1. APERCU DE L'INTERVENTION **6**

1.1. FICHE D'INTERVENTION 6
1.2. EXECUTION BUDGETAIRE 7
1.3. AUTOEVALUATION DE LA PERFORMANCE 11
1.3.1. Pertinence *11*
1.3.2. Efficacité *11*
1.3.3. Efficience *12*
1.3.4. Durabilité potentielle *13*
1.4. CONCLUSIONS 14

2. MONITORING DES RESULTATS **16**

2.1. ÉVOLUTION DU CONTEXTE 16
2.1.1. Contexte général *16*
2.1.2. Contexte institutionnel *16*
2.1.3. Contexte de gestion : modalités d'exécution *18*
2.1.4. Contexte HARMO *22*
2.2. PERFORMANCE DE L'OUTCOME 24
2.2.1. Progrès des indicateurs *24*
2.2.2. Analyse des progrès réalisés *25*
2.2.3. Impact potentiel *25*
2.3. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1 27
2.3.1. Progrès des indicateurs *27*
2.3.2. État d'avancement des principales activités *27*
2.3.3. Analyse des progrès réalisés *27*
2.4. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2 30
2.4.1. Progrès des indicateurs *30*
2.4.2. État d'avancement des principales activités *30*
2.4.3. Analyse des progrès réalisés *31*
2.5. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 3 43
2.5.1. Progrès des indicateurs *43*
2.5.2. État d'avancement des principales activités *43*
2.6. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 4 49
2.6.1. Progrès des indicateurs *49*
2.6.2. État d'avancement des principales activités *49*
2.6.3. Analyse des progrès réalisés *49*
2.7. THEMES TRANVERSAUX 51
2.7.1. Genre *51*
2.7.2. Environnement et gestion des ressources naturelles *52*
2.7.3. VIH / SIDA *54*

3. RESSOURCES EN TERMES DE COMMUNICATION **71**

4. APPUI DE L'UCAG **55**

5. GESTION DES RISQUES 56

6. ANALYSE DES ENGAGEMENTS STRATEGIQUES ET PISTES DE SOLUTIONS..... 59

3. PILOTAGE ET APPRENTISSAGE..... 60

3.1. REORIENTATIONS STRATEGIQUES 60
3.3 ENSEIGNEMENTS TIRES 62

4. ANNEXES..... 63

4.1. CRITERES DE QUALITE..... 63
4.2. DECISIONS PRISES PAR LE COMITE DE PILOTAGE ET SUIVI 67

Acronymes

AE	Accord d'Exécution
ATI (N)	Assistant Technique International (National)
APS	Avant-Projet Sommaire
BMC	Brigade Mobile de Contrôle
CLER	Comité Local d'Entretien Routier
COORDICLER	Coordination des CLER
CPR	Comité Provincial Routier
CSC	Cahier Spécial des Charges
CT	Cellule Technique
CPR	Commission Provinciale Routière
CTB	Coopération Technique Belge
CVD	Comités Villageois de Développement
DTF	Dossier Technique et Financier du projet/programme
DVDA	Direction des Voies de Desserte Agricole
ETD	Entités Territoriales Décentralisées
FED	Fonds Européen de Développement
FONER	Fonds National d'Entretien Routier
FEC	Fédération des Entreprises du Congo
GC	Gouvernement Congolais
GP	Gouvernement Provincial
HIE	Haute Intensité d'Equipement
HIMO	Haute Intensité de Main d'Œuvre
IPDR	Inspection Provinciale du Développement Rural
ITDR	Inspection Territoriale du Développement Rural
LNTP	Laboratoire national des travaux publics
MAPE	Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Elevage
MINAGRIDER	Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural (inclus MINAGRI et MINIDER)
MP	Marché Public
ONG	Organisation Non Gouvernementale
OG	Objectif Global
OS	Objectif Spécifique
OE	Opérateurs Economiques

PIP	Programme d'Intervention Prioritaire
PME	Petite et Moyenne Entreprise
PREPICO3	Programme de réhabilitation et d'entretien des pistes au Congo
PRODAKOR	Programme de Développement Agricole du Kasaï Oriental
PRODEKOR	Programme de Désenclavement du Kasaï Oriental
PTF	Partenaires Techniques et Financiers
RC	Renforcement des Capacités
RDC	République Démocratique du Congo
RIG	Routes d'Intérêt Général
SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
TdR	Termes de Référence
UCAG	Unité Conjointe d'Appui à la Gestion

1. APERCU DE L'INTERVENTION

1.1. FICHE D'INTERVENTION

Intitulé de l'intervention	Programme de Désenclavement au Kassaï Oriental
Code de l'intervention	RDC 12 173 11
Localisation	Province du Kassaï Oriental
Budget total	20 millions d'euros
Institution partenaire	Ministère Provincial en charge du Développement Rural et de l'Agriculture, Ministère Provincial en charge des Infrastructures et des Travaux Publics
Date de début de la Convention spécifique	3 juillet 2013
Date de démarrage de l'intervention/ Comité de pilotage d'ouverture	Septembre 2013
Date prévue de fin d'exécution	31 Octobre 2018
Date de fin de la Convention spécifique	02 juillet 2020
Objectif global / Impact	Evacuation aisée de la production agricole des exploitants familiaux, dans les districts de Tshilenge et Kabinda de la Province du Kasaï-Oriental vers les centres de consommation
Objectif spécifique / Outcome	Mettre à disposition des utilisateurs un réseau multimodal prioritaire, durable et praticable en toute saison grâce à la réhabilitation et aux mécanismes d'entretien.
Groupes cibles	Les populations de la Province du Kasaï-Oriental, particulièrement les paysans des Districts de Tshilenge et de Kabinda, la Commission Provinciale Routière, les Services techniques du Gouvernement Provincial et les partenaires de la société civile.
Outputs	**R1.** La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée
	R2. Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité
	R3. Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales
	R4. Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées
Année couverte par le rapport	**2015**

1.2. EXECUTION BUDGETAIRE

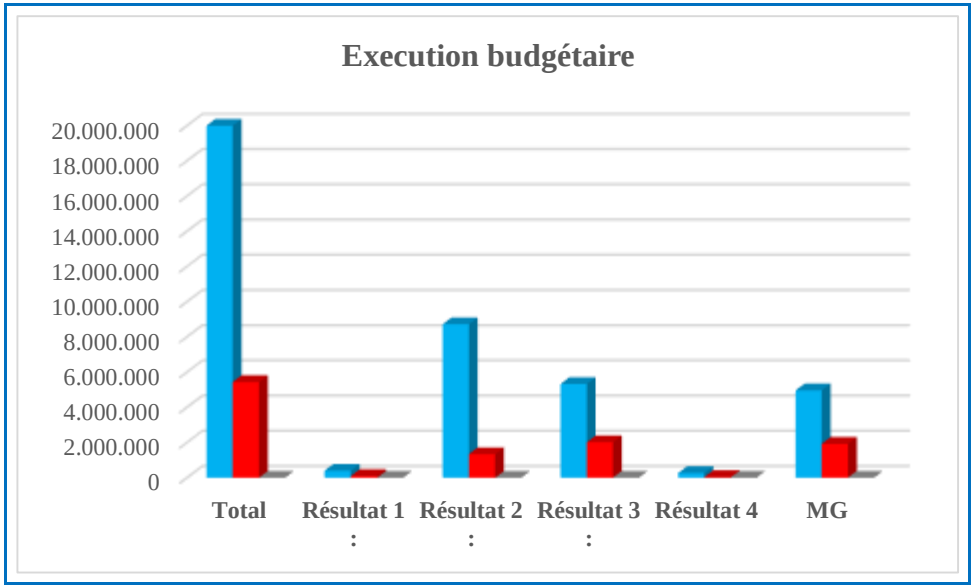
A la fin de l'année 2015, le PRODEKOR a dépensé près de 5 440 000 euros, représentant 27 % du budget total de l'intervention. Durant l'année 2015, le Programme a dépensé 3 720 000 euros et a réalisé 94 % de taux de réalisation par rapport à la planification faite en début d'année.

Planification Q1-2015	Réalisé 2015	% Exécution
€ 3.962.158	€ 3.719.829	94%

Le tableau ci-dessous renseigne sur le niveau d'exécution budgétaire du PRODEKOR

Activités PRODEKOR	**BUDGET**	**DEPENSES**		**Total**	**SOLDE**	**Taux de réalisation fin 2015**
	euro	Années Précédentes (2013-2014)	Année du rapport (2015)	depuis début	Solde au 31/12/2015	
Total	**20.000.000**	**1.716.259**	**3.719.830**	**5.436.089**	**14.563.911**	**27%**
Résultat 1	400.000	30.301	71.377	**101.678**	298.322	25%
Résultat 2	8.720.000	349.362	991.302	**1.340.664**	7.379.336	15%
Résultat 3	5.325.000	502.094	1.522.085	**2.024.179**	3.300.821	38%
Résultat 4	270.000	29	40.519	**40.548**	229.452	15%
Réserve budgétaire	316.000	0	0	**0**	316.000	NA
Moyens généraux	4.969.000	834.472	1.094.547	**1.929.019**	3.039.981	39%

Analyse de l'exécution budgétaire

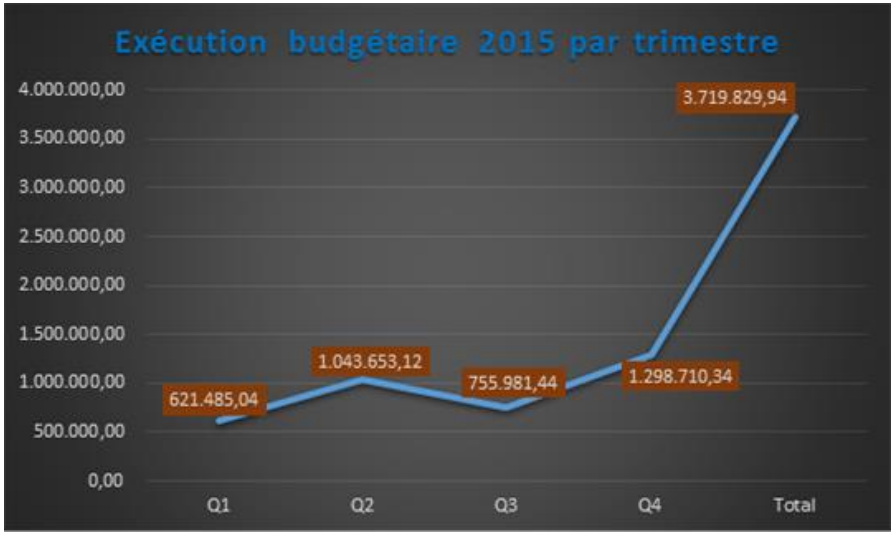


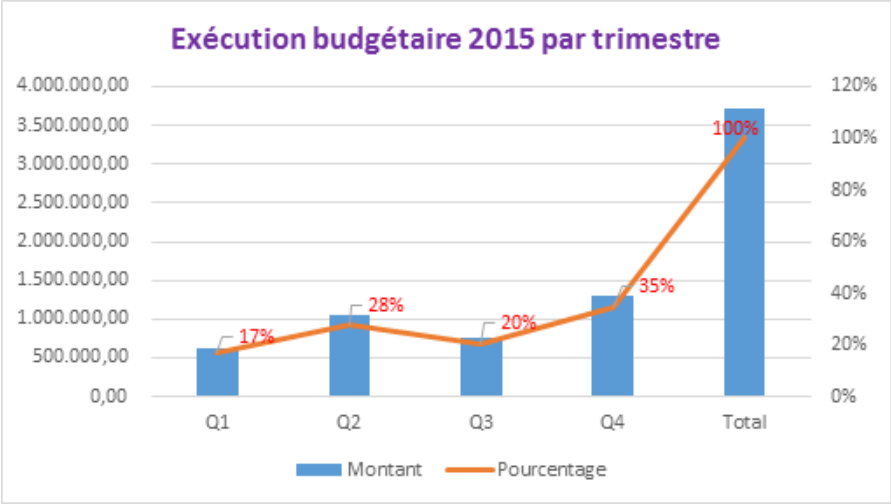
Avec près de 102 000 euros dépensés pour le Résultat 1, depuis le début de l'intervention, ce qui représente 25 % d'exécution budgétaire sur cette ligne, le rythme de décaissement est faible au regard des prévisions du DTF, vu que les activités de la CPR avancent lentement. En outre, au regard du contexte politique, il est indispensable d'anticiper vers des actions correctives, à cause de l'incertitude de l'évolution sociopolitique dans le pays.

Pour ce qui est du Résultat 2, relatif à la réhabilitation des routes, près 1 350 000 euros sont dépensées, soit 15 % du budget. Cette ligne est en phase avec la programmation contenue dans le DTF du PRODEKOR. Cependant, il est nécessaire d'anticiper sur le lancement des marchés de réhabilitation par les Structures, qui sont souvent faibles et qui pourraient accuser des retards d'exécution.

Le Résultat 3, relatif à l'entretien des routes présente un taux d'exécution de 38 %, avec près de 2 000 000 euros dépensés. Cette ligne suit la prévision initiale du Programme, vu que les travaux d'entretien se poursuivent sans interruption et les paiements suivent les prestations, même s'il faut améliorer la qualité des travaux.

Le Résultat 4 enregistre un taux d'exécution de 15 %, avec près de 40 000 euros dépensés. Cette exécution budgétaire est en phase avec la programmation des dépenses et on devrait avoir un accroissement considérable de décaissement durant la 3ième année d'implémentation du PRODEKOR

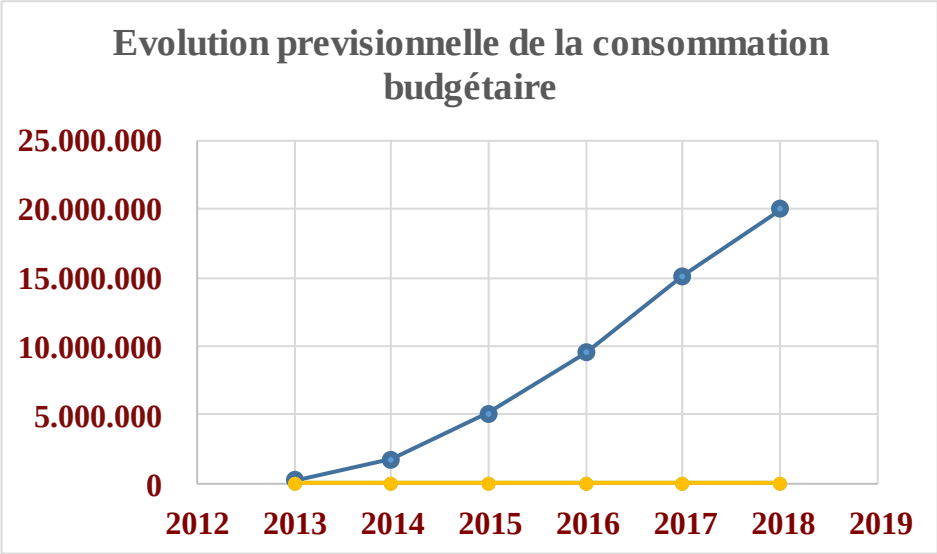




L'analyse de l'exécution budgétaire par trimestre montre que les décaissements sont plus importants pour les trimestres Q2 et Q4. Ceci s'explique par les efforts de planification et les ajustements faits par le Programme.

Après deux années de fonctionnement, le Programme a une certaine expérience lui permettant de projeter une planification plus réaliste des activités et de la consommation budgétaire. Le tableau et le graphique ci-dessous montrent l'évolution des décaissements, dans l'espoir d'absorber l'intégralité des fonds à la fin de le période de mise en œuvre.

Année	Décaissement	Pourcentage	Cumul des %
2013	230.923	1%	1%
2014	1.485.594	7%	9%
2015	3.368.920	17%	25%
2016	4.452.860	22%	48%
2017	5.611.352	28%	76%
2018	4.850.351	24%	100%
	20.000.000		



1.3. AUTOEVALUATION DE LA PERFORMANCE

1.3.1. Pertinence

	Performance
Pertinence	**A**

Dans les Provinces concernées, les paysans se limitaient à cultiver des spéculations en quantité, juste pour satisfaire leurs besoins alimentaires, du fait d'énormes difficultés d'emmener leurs surplus de production dans les marchés, par manque d'infrastructures de transport. Alors, pour augmenter les productions agricoles, réduire les prix des biens importés et lutter contre la pauvreté, il est pertinent de mettre en place un réseau routier permettant une mobilité des personnes et des marchandises. Ainsi le Programme est non seulement pertinent, mais aussi cohérent avec la politique nationale de la République Démocratique du Congo en général et des Provinces du Kasaï – Oriental et de la Lomami. Les objectifs du Projet (global et spécifique) ainsi que la stratégie d'intervention (méthode HIMO pour la réhabilitation des pistes rurales et la mise en place d'équipes de cantonniers pour l'entretien des pistes) sont en adéquation avec le Document de la Stratégie pour la croissance et la Réduction de la Pauvreté (DSCRP), le programme du Gouvernement en République Démocratique du Congo en matière du Développement et le Plan Quinquennal de Développement de la Province du Kasaï-Oriental[1].

1.3.2. Efficacité

	Performance
Efficacité	**B**

L'efficacité de l'intervention est perceptible, surtout pour les résultats 2 et 3 du PRODEKOR. La réhabilitation (résultat 2) des pistes, voies d'eau, ouvrages de franchissement a permis une meilleure circulation des populations et des biens de consommation. Ces facilités pour le transport permettent l'augmentation des surfaces cultivées, la production agricole, la mobilité des personnes, les fréquentations scolaires, l'accès aux soins de santé,…

Pour ce qui est de l'entretien des infrastructures (résultat 3), l'efficacité est réelle dans ce sens que n'eut été les travaux d'entretien, tous les investissements consentis pour la réhabilitation sont

[1] La Province de la Lomami vient d'être créée et ne dispose pas pour l'instant d'un Plan Quinquennal de Développement de la Province

perdus au bout de quelques mois, du fait des conditions environnementales. Il s'y ajoute que nous sommes dans un contexte où il n'y a pas d'organisations publiques ou privées spécialisées et équipées pour faire un entretien de qualité.

La stratégie d'intervention caractérisée par la participation des bénéficiaires pour les travaux de réhabilitation et d'entretien est d'une grande efficacité. En effet, cette implication entraine une appropriation des infrastructures et l'augmentation de leur durée de vie. En outre, les salaires des cantonniers sont investis dans les villages contribuant ainsi à l'augmentation des revenus des paysans.

L'amélioration de la gouvernance routière (résultat 4) est un élément transversal dont l'efficacité dépend grandement de l'engagement des autorités locales et nationales pour un respect du code de la route et la réduction des tracasseries. Nos interventions permettront une prise de conscience suite aux activités de plaidoyer, de sensibilisation et amorcera un début de changement de la part de tous les acteurs.

1.3.3. Efficience

	Performance
Efficience	**B**

L'utilisation des ressources se fait avec efficience dans le respect des programmations faites par les partenaires impliqués. La supervision des activités par les équipes du Programme et des agents de l'administration Provinciale et centrale a permis de rationaliser les fonds en rapport avec les résultats à atteindre et tenant compte du contexte d'évolution sociopolitique.

Cependant, il est indispensable que le FONER soit effectivement opérationnel dans l'aire d'intervention du Programme en finançant l'entretien les routes réhabilitées.

D'autre part, la nouvelle approche de réhabilitation permet d'avoir des linéaires plus importants en ce sens qu'elle est basée sur l'amélioration du niveau de service de la route, qui doit être praticable en toutes saisons. . Il s'agit d'adapter les types d'intervention en fonction de l'état « primaire » de l'axe, du taux de fréquentation et du niveau de service correspondant (confort, vitesse, sécurité).

1.3.4. Durabilité potentielle

	Performance
Durabilité potentielle	**C**

La durabilité des investissements du PRODEKOR est le point faible de l'intervention. Une bonne partie des activités est réalisée par les bénéficiaires ce qui permet une appropriation mais ne garantit pas une durabilité de leur implication. Les CLER /COORDICLER qui assurent la réhabilitation (en HIMO) et l'entretien des pistes et des voies navigables dépendent essentiellement du financement de la CTB, pour l'instant. Les actions entreprises par PRODEKOR devront permettre une professionnalisation (autonomisation) des CLER. D'autre part, les formations des cantonniers, grâce aux synergies avec EDUKOR et le Programme Bourse de la CTB, permettront aux jeunes de bénéficier d'un métier. Aussi, l'appui en logistique pour les COORDICLER permettront à ces organisations d'être autonome financièrement et à la Province de disposer de structures privées chargées de la réhabilitation et de l'entretien des pistes.

La nouvelle approche d'intervention pour les deux axes (opérationnel et institutionnel) devrait permettre une appropriation du Programme. Cette dynamique est en train de libérer quelques énergies du personnel de l'administration, une prise de consciences des autorités administratives, des Chefs coutumiers et des populations locales, mais aussi la réalisation d'actions concrètes pour compléter les interventions du Programme.

1.4. CONCLUSIONS

Le système de transports congolais est un système multimodal dont le fleuve Congo est la colonne vertébrale, autour duquel s'articulent les modes de transport par train, par avion et par route. Le désenclavement, surtout en appui à l'agriculture dans le contexte de la RDC, ne trouve son sens que dans la mesure où il y a une connexion entre les différents modes de transport; ce qui est une priorité pour le PRODEKOR. L'importance du transport avec un aspect multimodal, n'est plus à démontrer pour les populations de la Province du Kasaï-Oriental et de la Lomami. En effet, les routes rurales touchent tous les aspects du développement économique et social des communautés. En outre, la relance de l'agriculture est conditionnée par la facilitation de la circulation des produits et des personnes.

- Au bout de deux années de fonctionnement, la réalisation des activités est en phase avec les prévisions dans le DTF pour ce qui concerne les activités « hard ». En effet, le Programme a réhabilité 80 km de routes et les travaux de réhabilitation de 3 ponts sont lancés. Concernant les bacs, les travaux de réhabilitation du bac de Kasansa sont en cours et le marché de construction du bac de Mpata est lancé. Pour ce qui est du fluvial, les travaux préparatoires pour la réhabilitation du tronçon Lusambo / Port Ndomba sont en cours.
- Durant l'année 2015, le Programme a assuré l'entretien de près de 900 Km de routes par 6 COORDICLER et 1 CLER, avec 1 980 emplois crées. Force est de constater que la dégradation des pistes est un processus qui évolue et nécessite des interventions régulières pour neutraliser les aspects délétères. En effet, avec les actions combinées de la grande pluviométrie, du non-respect des barrières de pluie, des surcharges, de la non disponibilité de fonds et de matériel, de l'absence de planification de l'entretien, les pistes réhabilitées se trouvent rapidement dans un état de dégradation très avancé qui nécessite des interventions permanentes. Cependant, il est important de signaler la mobilisation de la contribution du partenaire congolais pour supporter l'entretien. En effet, le partenaire assure l'entretien des axes de Dimbelengue / Lusambo, d'Assanga Wete / Lomami et de Lubefu / Kalema. En outre, on note l'engagement de supporter l'entretien sur financement du FONER (339 km), pour un montant de 611 895 USD, à partir de janvier 2016.

- Sur le plan de l'environnement, les activités d'agroforesterie durable se sont développées avec le reboisement de 5 ha. Ce qui constitue une importante réalisation par rapport aux antécédents Programmes de désenclavement.
- Les activités liées aux thèmes transversaux (Environnement, VIH/SIDA) sont déployés.
- Concernant les activités « Soft » le Programme a déployé plusieurs activités en vue d'un renforcement de capacités des partenaires, mais aussi pour s'engager et se partager les responsabilités entre différents acteurs afin d'aboutir à une stratégie de sortie efficace et pérenne.

La stratégie d'intervention adoptée basée sur l'approche d'influencer, pour amorcer un changement et faire agir toutes les PP nationales, semble adaptée au contexte actuel du pays et devrait mener y aboutir.

Fonctionnaire exécution nationale	Fonctionnaire exécution CTB
ALBERT MPOIE MUAMBA	El Hadji Alioune DIOP
Inspecteur Provincial du Développement Rural / Kasaï-Oriental	Expert en infrastructures du PRODEKOR

2. MONITORING DES RESULTATS

2.1. ÉVOLUTION DU CONTEXTE

2.1.1. Contexte général

Le contexte général est caractérisé par une incertitude sur la stabilité politique pour les mois à venir. En effet, le pays devrait organiser des élections qui ne sont pas jusqu'à maintenant programmées de manière officielle. Par ailleurs le découpage des Provinces va multiplier le nombre de Services étatiques avec lesquels le Programme va travailler, d'où la nécessité d'une adaptation des activités dans l'espace et dans le temps. Ainsi, il est nécessaire de tenir compte de l'influence du nouveau découpage administratif (3 Provinces au lieu d'une seule), avec les changements des autorités administratives.

Il est à noter aussi l'intervention d'autres acteurs dans le domaine des infrastructures rurales. Le PADIR s'est engagé à construction le quai d'accostage du Port Ndomba et le PRODEKOR va réhabiliter l'axe routier Port Ndomba/Molowayi/Bena-Kazadi. L'axe Bena Kazadi-Molowayi (14 km) est en en entretien avec PRODEKOR et le tronçon Molowayi-Port Ndomba (12 km) est à réhabiliter. Des rencontres d'harmonisation ont permis aux acteurs (PTF, Province) de s'accorder sur les aménagements.

Le contexte est aussi caractérisé par les faibles avancées de la décentralisation et qui constituent un point d'attention pour le bon déroulement des activités et la bonne collaboration avec les acteurs politico-administratifs.

2.1.2. Contexte institutionnel

Le contexte politique de la mise en œuvre du Programme est marqué par le démembrement des provinces en RDC où l'on est passé de 11 à 26 provinces et la poursuite de la mise en place du processus de décentralisation. Dans cette optique, le Gouvernement Central cédera aux provinces une partie de leurs ressources pour qu'elles se dotent des programmes de développement propres, notamment dans les domaines sociaux (éducations, santé, eau et assainissement, habitat,..) et des infrastructures de base (pistes rurales). C'est dans cette perspective que le Gouvernement avait élaboré les DSCRP provinciaux pour soutenir le développement local.

L'ancrage institutionnel du PRODEKOR au niveau provincial est très intéressant et reste toujours pertinent. En effet, les Ministères en charge du développement rural et celui en charge

des infrastructures sont les partenaires officiels du Programme. Cet ancrage permet de se rapprocher aux agents de ces deux administrations, entre autres, et de développer des synergies pour une meilleure efficacité des actions à mener, en phase avec la politique de décentralisation du gouvernement congolais.

Forces :

1. Renforcement des capacités humaines des agents des ministères concernés : les agents des Ministères participent à des missions conjointes avec les agents de la CTB et suivent des formations communes. Ces échanges permettent aux services de l'administration d'adopter de nouveaux outils de travail (comptabilité, supervision des travaux, …) et de nouvelles méthodes de fonctionnement.
2. Complémentarité dans les interventions : le Programme a signé un accord de financement avec l'Inspection Provinciale du Développement Rural, ce qui renforce la collaboration, les échanges d'expériences. Certaines tâches sont confiées aux Inspecteurs Territoriaux de Développement Rural et aux SERVICOM dans les 9 Territoires pour bien exécuter leurs attributions. Des actions pour la professionnalisation de COORDICLER afin de développer un partenariat « formel » avec les services étatiques sont en cours.
3. Détachement des ingénieurs de la Province pour compléter l'équipe du PRODEKOR : trois ingénieurs de la Province ont intégré le Programme. Ces agents travaillent dans les mêmes conditions que les ingénieurs superviseurs de la CTB, en utilisant les mêmes outils et les mêmes processus. Cette action constitue un élément important de la stratégie de sortie. En effet, dès la fin du Programme, ces agents retourneront dans leurs services et appliquerons les acquis provenant de notre cheminement commun.

Faiblesses :

4. Performance des ressources humaines : le personnel des services des ministères provinciaux est pour la grande majorité en âge avancé, ce qui inhibe nos actions de formations vu que ces gens seront à la retraite sous peu de temps, concrètement. Le Programme tente d'appuyer ces ministères pour la mécanisation de nouvelles unités, suffisamment jeunes, pour assurer la relève.
5. La stratégie de nos interventions est basée sur l'utilisation des organisations

communautaires (CLER/COORDICLER) pour réaliser des travaux. Malgré l'existence et le fonctionnement des CLER/COORDICLER qui assurent les travaux d'entretien ou de réhabilitation des axes, il n'y aucun ancrage institutionnel. En effet, ces structures qui sont des émanations des Comités Villageois de Développement, n'ont pas de relations formelles avec les services étatiques nationaux ou provinciaux.

6. Obsolescence du cadre réglementaire : Réviser et mettre à jour les textes légaux (redéfinir les rôles et les responsabilités) portant organisation et fonctionnement des services face à l'inadéquation de l'organisation actuelle et des chevauchements des attributions des différents services étatiques (au niveau national, provincial) par rapport au nouveau cadre politico-administratif
7. Faiblesse des capacités du partenaire : Renforcer les actions d'appui institutionnel et de RC (identification des besoins de formation, définition des postes, appui au fonctionnement, transfert de connaissance, recrutement …), mais avec un engagement réel des partenaires et un signal fort de l'état (IPDR, DPTP, TRANSCOM, DVDA, …)

2.1.3. Contexte de gestion : modalités d'exécution

Le programme est financé par le Royaume de la Belgique, à hauteur de 20 millions d'euros à travers le PIC 2010-2013 et est exécutée en régie. Ce mode de gestion reste adapté au regard des capacités des institutions partenaires, pour une transparence et pour une efficacité des interventions. Deux modes de passation sont à utiliser pour la mise en œuvre du PRODEKOR :

- Règlementation belge pour les marchés de fournitures
- Législation du FED pour les marchés de travaux et de services

Outre la SMCL, le Programme dispose d'un Comité d'Orientation et de la CPR. Le Comité d'Orientation qui regroupe les représentants des Provinces (Commissaire Spécial et son cabinet, pour chaque Province), des Services décentralisés (IPDR, TRANSCOM, IPTP, …), des services déconcentrés (OR, FONER, DVDA, …), les autres PTF et la Société civile. Quant à la CPR, elle est la plateforme pour la gestion et l'entretien des routes au niveau de la Province. Ainsi, elle permet un renforcement de la maîtrise d'ouvrage provinciale, en harmonie avec la politique de décentralisation de la RDC. Compte tenu des orientations de la RDC vers la décentralisation, il est important d'adapter le cadre institutionnel pour la soutenir. PRODEKOR appuie la Province pour la mise en place et le fonctionnement de la Commission Provinciale Routière (CPR) qui

sera le cadre de concertation, au niveau de la Province, de tous les acteurs intervenant dans le domaine des routes. Ce développement de réseau de partenaire (répertorié dans le tableau de constellation des acteurs ci-dessous) est d'une importance capitale, en vue de l'adoption stratégie de sortie.

Acteurs concernés	Institutions	Types de partenariat
Partenariat avec les services de l'administration	CPR*, DVDA, OR, SNIR, IPDR, TRANSCOM, DPEnv. Div P de la Communication, Service vulgarisation	AE
Dynamique communautaire / Participation locale	ETD (AT, Chefs locaux, leaders d'opinion, …) CARG Associations socioprofessionnelles (ACHAKOR, ACOPEDEC, FEC, FEPAKOR, …) ONG (IEC/CC)	Accord formelles sans engagement de fonds
Complémentarité et harmonisation avec d'autres PTF intervenant dans le domaine	PADIR, PRISE, …	MoU
Appui à l'émergence du secteur privée et professionnalisation	PME (Routes, OA, bacs) COORDICLER / CLER	AF ou Contrats (MP)
Apprentissage / Innovation : Universités et institutions de recherche	Université de Mbuji-Mayi (formation) Projets de recherches (utilisation de matériaux de rechargement)	Contrats de PS ou bourses d'études

Participation des acteurs institutionnels

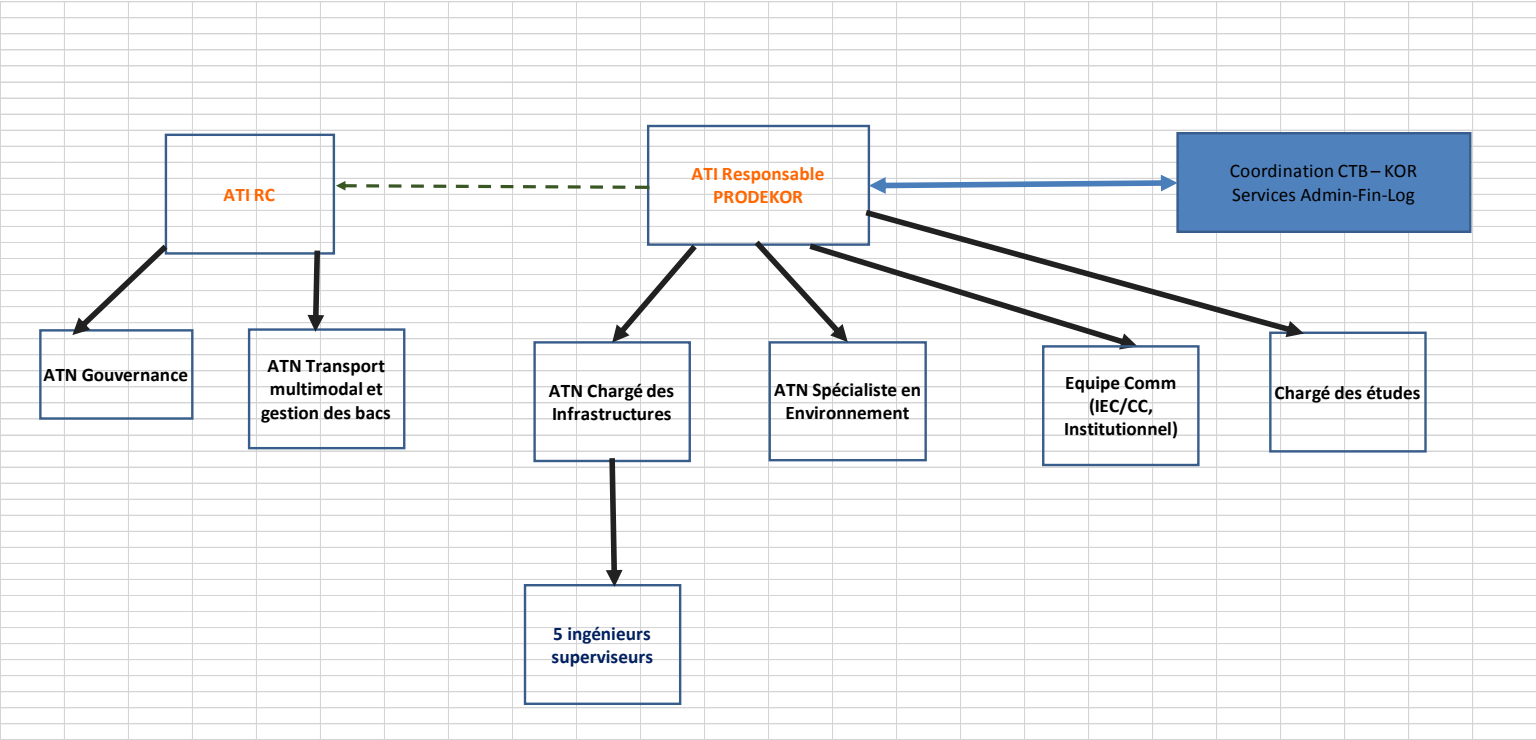
Interventions des engins de l'OR

Mise en commun des énergies, mutualisation des ressources et complémentarité

La Coordination du Programme est composée d'une équipe technique et administrative. L'Assistant Technique International (ATI) Responsable du Programme est chargé de la gestion technique du Programme et appuyé au niveau technique par l'Ingénieur Chargé des

Infrastructures, l'Ingénieur SIG, l'Environnementaliste, le Chargé de renforcement des capacités et Appui Institutionnel, le Gestionnaire de Transport Multimodal / Bacs et Pistes Rurales,…. L'équipe administrative partagée avec les autres programmes est sous la responsabilité d'un ATI chargé de l'Administration et de Finances. Elle est composée de : comptable, caissière, Logisticien, Assistant Marchés Publics, Chauffeurs, ….Sur le terrain, six (6) Ingénieurs Routiers, basés dans les territoires de Kabinda, Ngandajika, Luilu, Tshilenge (2) et Dimbelenge, assurent la supervision des travaux de réhabilitation et appuient les CLER dans l'exécution des travaux d'entretien. Depuis octobre dernier, le Programme est rejoint par un ATI chargé de Renforcement des Capacités et Appui Institutionnel.

Organigramme



2.1.4. Contexte HARMO

Il existe une relation de partenariat entre le Programme et les instances nationales et provinciales qui ont dans leurs mandats les infrastructures routières. PRODEKOR soumet des programmes et rapports à ses instances, notamment au Ministères Provincial et services étatiques avec lesquels un travail conjoint se fait régulièrement tant dans la programmation des activités (MONOP) que dans leur mise en œuvre. Au niveau provincial, des réunions de concertation et consultation regroupant différents acteurs étatiques et privés impliqués dans l'exécution du Programme se tiennent, ce qui renforce l'harmonie avec la politique nationale. La collaboration entre le Programme et les autres partenaires tels que PADIR, PRISE, PNUD…engagés dans les travaux des infrastructures ou de renforcement de la gouvernance est appréciable. Bien qu'il n'existe pas encore un cadre de concertation suffisamment formel dans ce secteur entre bailleurs des fonds, une certaine pratique minimale de concertation entre les responsables de différents projets existe.

1. Quatre niveaux **d'harmonisation** sont identifiés, durant cette période de rapportage.
   a) **Harmonisation intersectorielle** : Tous les Programmes de la CTB dans la Province du Kasaï-Oriental (PRODEKOR, PRODAKOR, EDUKOR, PRECOB) coopèrent en vue d'une harmonisation des différentes procédures et dans les relations avec les partenaires, visant une rationalisation de l'utilisation des ressources et une synergie basée sur la capitalisation de toutes les énergies. Ceci est facilité par le partage des mêmes locaux à Mbuji-Mayi. En outre, le Programme utilise les antennes de la CTB (à Ngandajika et à Mwene Ditu).

b) **Harmonisation intra sectorielle** : La CTB met en œuvre simultanément plusieurs Programmes de désenclavement qui sont basées sur les mêmes approches, dans plusieurs Provinces (Bandundu, Orientale, Kasaï-Oriental, …). Plusieurs initiatives sont prises en vue d'harmoniser les approches d'aménagement et d'entretien des routes, mais aussi de gestion des bacs. En se basant sur les expériences des PREPICO, les spécialistes sectoriels appuyés par l'UCAG, la RR et le siège, avec l'implication des partenaires, étudient les possibilités d'harmonisation des types d'interventions. Ceci, pour avoir une durabilité et une stratégie de

sortie, devant permettre au partenaire d'assurer la continuité des activités d'entretien.

c) **Echanges de pratiques et harmonisation des approches de mise en œuvre des projets :** Le 3 Programmes de désenclavement (Tshopo, Bandundu et le Kasaï-Oriental) ont mis en place un cadre d'échange d'expériences et d'harmonisation de pratiques.

d) **Harmonisation avec d'autres Partenaires Techniques et Financiers et avec les services étatiques (niveau central et provincial) :** Des échanges regroupant les différents membres de la CPR (Autorités Provinciales, Ministères concernées, Services déconcentrés, certains PTF, Société civile,…) ont permis de prendre en compte le concept d'aménagement progressif proposé par la CTB. Des échanges vont se poursuivre pour mieux adapter cette stratégie de mise en œuvre afin qu'elle soit adoptée par tous.

2. Pour ce qui est de l'**alignement, c**onformément à la Déclaration de Paris, le Programme s'aligne, au niveau sectoriel, sur les grands axes de la stratégie du Gouvernement de la RDC retenue pour la réhabilitation des routes rurales : « technique HIMO et mise en place des structures locales d'entretien routier ». Cette approche est retenue par l'ensemble des bailleurs de fonds intervenant dans le secteur.

   Par contre, en suivant le système de gestion (comptable et financière) et de procédures de passation de marchés publics belges et FED, le programme ne s'aligne pas sur le système de gestion des finances publiques de la RDC, ce qui s'explique par le contexte d'état fragile de la RDC.

3. Concernant l'**appropriation,** le Programme s'intègre parfaitement aux politiques nationales et provinciales en matière de désenclavement. Les missions conjointes, les formations se font avec les agents des services concernés. Aussi, l'implication des bénéficiaires à l'exécution et au suivi des travaux, renforce l'appropriation.

   Plusieurs ateliers de concertations se sont tenues dans les Territoires de Tshilengue, Kabinda, Ngandajika et de Luilu. Ces rencontres présidées par le Ministre du DR, avec la participation des autorités décentralisées (AT, élus locaux, Chefs coutumiers, société civile, ONG, cantonniers, …) ont permis d'informer puis de sensibiliser les bénéficiaires de l'importance de leur engagement pour assurer la durabilité des interventions.

4. Pour ce qui est de la **Responsabilité mutuelle**, la SMCL est conçue comme une instance d'échanges, de partage de responsabilité et de prise de décision pour la Gestion du Programme. Les différents Ministères y prennent part. Le Ministère du Développement Rural en assure la

présidence et la CTB y est présente à différentes niveaux. Cette SMCL a fonctionné normalement jusqu' à présent, avec une fréquence globalement suffisante. Les PV de réunions indiquent que tous les engagements de deux parties sont discutés et pris en compte lors des réunions.

5. Par ailleurs, la participation active des Services étatiques à l'implémentation du Programme, caractérisée par l'implication des ITD, des SERVICOM, des agents du Ministère de l'Environnement, …renforce la responsabilité mutuelle.
6. L'**appropriation** reste une préoccupation de taille ; le partenaire congolais habileté à prendre le relais du Programme est le Ministère du Développement Rural. Mais à l'état actuel de la situation, ce service présente d'importantes faiblesses institutionnelles et techniques qui la maintiennent dépendante de la CTB. Il serait difficile d'aboutir à une appropriation par le partenaire compte tenu de l'absence de moyens matériels et financiers pouvant leur permettre d'assurer la pérennité des actions engagées.

2.2. PERFORMANCE DE L'OUTCOME

2.2.1. Progrès des indicateurs

Mettre à disposition des utilisateurs un réseau multimodal prioritaire, durable et praticable en toute saison grâce à la réhabilitation et aux mécanismes d'entretien				
Indicateurs	*Baseline*	Valeur année N-1	Cible année N	Cible
La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée		Préparation du cadre légal pour le fonctionnement de la CPR	Installation et fonctionnement du ST	Fonctionnement de la CPR
Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité	985 km	0	89 km	900 km
Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	6500 km	1085 km	1190 Km	6500 Km
Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont appliquées		Mise en place et mobilisation de l'équipe de la BMC	Acquisition de la logistique de la BMC	Fonctionnement de la BMC

2.2.2. Analyse des progrès réalisés

Durant cette deuxième année, le Programme a réalisé d'importants progrès concernant les activités « soft », décrit ci-dessus et en conformité avec la programmation contenue dans le DTF.

Pour rappel, l'intervention du Projet porte sur un réseau ramifié d'environ 983 Km. La première phase des travaux a consisté à réhabiliter 80 km déjà opérationnels, dans le territoire de Tshilenge. Actuellement, le projet a lancé les derniers travaux du Réseau d'Intervention Prioritaire, 247 Km et 6 ouvrages d'art. Par ailleurs, le Programme a assuré totalement l'entretien de d'environ 1.000 Km hérités des anciens Projets exécutés par la CTB.

Les vitesses moyennes de parcours observées sur les routes réhabilités et celles en entretien oscillent autour de 40 km/h qui est le standard recommandé par la (DVDA). Néanmoins, certains tronçons déjà ciblés, plus localisés sur l'axe Bif. RN2 – Bakwa Mulumba – Ngandajika, Ngandajika – Kabinda, Ngandajika – Luputa, Lusuku – Hamba,… présentent des vitesses inférieures à la valeur standard suite à leur type de sol (sablonneux, argileux). Un gravillonnage est nécessaire. Il convient de signaler que ces types de travaux ont été déjà exécutés avec succès sur les axes Bena Kazadi – Dimbelenge – Lac Munkamba et Katanda – Kalambayi – Kanyuka.

S'agissant de l'aménagement des cours d'eau navigables, le Programme a signé un accord d'exécution avec la Division de Transport et Voies de Communication en prévision de ces travaux. Il est prévu de commencer par la rivière Lubi, tronçon Port Ndomba – Lusambo (136 Km).

Par contre, les activités liées au fonctionnement de la CPR et de l'amélioration de la gouvernance dans le secteur des infrastructures rurales ont enregistrées de faibles avancées. En effet, elles nécessitent un engagement fort des autorités politico administratives. Malheureusement, le contexte politique et les décisions de découpage des Provinces ont contribué à fragiliser le partenariat entre le Programme et les partenaires étatiques, qui sont déstabilisés face à l'incertitude de leurs positionnements.

2.2.3. Impact potentiel

La contribution de l'objectif (outcome) spécifique pour atteindre l'objectif global (impact) reste toujours pertinente. En effet, pour améliorer la mobilité des personnes et des biens et soutenir la relance de l'agriculture, il est primordial d'avoir un réseau routier praticable. L'absence d'un réseau routier praticable a inhibé les initiatives des populations pour s'orienter vers l'agriculture,

malgré la chute des revenus tirés sur le commerce du diamant.

La logique d'intervention basée sur le couplage du programme de relance de l'agriculture et celui de désenclavement garde toujours son sens, d'autant plus que PRODEKOR ne se limite pas seulement aux routes, mais cherche à promouvoir la multi modalité.

D'autre part, la stratégie de « faire-faire » adoptée par le Programme, cherche à mobiliser les acteurs, d'amorcer une prise de conscience d'un changement pour une appropriation.

2.3. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1

Output 1 : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée			
Indicateurs	*Baseline*	année 2015	Cible
CRP opérationnel		Installation et fonctionnement du ST	Fonctionnement de la CPR
Effectifs nécessaires pour le bon fonctionnement de la CT sont opérationnels		Mobilisation complète des membres de la CT	
% du réseau introduit dans le système SIG	0	35	100
	0		100

2.3.1. Progrès des indicateurs

2.3.2. État d'avancement des principales activités

État d'avancement des principales activités	État d'avancement			
	A	B	C	D
Tenue de l'AG de la CPR				
Recrutement du personnel devant compléter le secrétariat technique				
Elaboration d'un budget de fonctionnement				
Tenu des réunions thématiques de la CPR				

2.3.3. Analyse des progrès réalisés

Le ROI élaboré lors de l'assemblée générale est approuvée par les membres de la CPR et les Secrétariat Technique est fonctionnel avec 3 ingénieurs et une secrétaire.

Un budget de fonctionnement été élaboré lors de l'atelier du moins d'Août et finalisé durant les rencontres sectorielles ; malheureusement, les fonds devant provenir de la Province ne sont pas mobilisées.

Les réunions de concertation ont atteint un degré des résultats mitigé. En effet, concernant le respect des barrières de pluies, des mesures concrètes sont prise avec la production d'un arrêté. Cependant, il n'y a pas eu d'action pour le respect du chargement des camions, malgré la tenue

de plusieurs rencontres et des engagements de la Province.

Par ailleurs, l'équipe technique de la CPR poursuit les missions de collecte d'informations pour l'actualisation de la base des données des routes et l'élaboration d'une cartographie fiable.

Assemblée générale de la CPR

Accompagnement des agents du ST de la CPR

Dans la dynamique d'appuyer la Province à jouer pleinement son rôle de maître d'ouvrage provincial dans le domaine des infrastructures agricoles, le PRODEKOR mène des actions pour renforcer la Commission Provinciale Routière (CPR), en particulier dans ses missions de coordination, planification, suivi et évaluation…. Le Secrétariat Technique est déjà en activité et travaille en étroite collaboration avec l'équipe de la CTB.

Appui aux structures décentralisées

Séance de formation aux Inspecteurs de Territoire **Séance d'information des ETD**

L'accompagnement de la relance d'une administration de proximité s'est fait à travers le renforcement des capacités des services déconcentrés du Développement Rural. PRODEKOR a

renforcé les Inspections Territoriales dans leurs activités de prise en charge de l'entretien des infrastructures routières, mais aussi dans leur rôle d'interface entre la Province, les Territoires, les services décentralisés et ceux déconcentrés. Cet appui a permis la mobilisation et le fonctionnement de 9 Inspecteurs Territoriaux de Développement Rural et de 19 SERVICOM.

La mobilisation des ITDR et du personnel des SERVICOM a permis d'impulser les agents de l'administration provinciale et de les inciter à exécuter leurs missions. Ce compagnonnage a permis de renforcer la supervision des cantonniers, surtout avec la prise en compte des éléments de la nouvelle méthode de réhabilitation et d'entretien des routes rurales.

Implication des chefs coutumiers

Cérémonie de lancement des travaux de gravillonnage/Exploitation de carrières

En outre, le Programme a travaillé en étroite collaboration avec les Chefs locaux (Grands Chefs, Chefs de Secteurs, AT, …). Cette complémentarité a facilité la réalisation des activités dans des zones où le pouvoir coutumier reste l'interlocuteur incontournable pour mener des activités et prétendre à une durabilité.

2.4. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2

2.4.1. Progrès des indicateurs

Output 2 : Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité			
Indicateurs	*Baseline*	2014	Cible
Etudes de base	-	OK	-
Priorisation faite des axes	-	OK	900 km
PGES		Elaboration progressive	PGES complète
Réhabilitation de « x » km de routes	0 km	80 km	900 km
Réhabilitation de « x » bacs	-	0	4
Construction de « x » bacs	-	0	3
Réhabilitation de « x » km de petites voies fluviales	-	0	136

2.4.2. État d'avancement des principales activités

État d'avancement des principales activités	**État d'avancement :**			
	A	B	C	D
Etude Baseline				
Sélection des axes à réhabiliter, des bacs et des ponts				
Travaux de réhabilitation de routes				
Travaux de construction ou de réhabilitation de bacs, embarcadères				
Achat d'outillage et d'équipements				

2.4.3. Analyse des progrès réalisés

Le Programme a réalisé huit études **(Etudes de base)**, permettant d'avoir un état des lieux, le contexte de l'intervention et les principales actions stratégiques à mener pour atteindre les résultats du PRODEKOR. Les éléments clés de ces études de base ont orienté les activités menées :

1 « Enquêtes des ménages » : elle regroupe l'analyse de la production agricole, du coût du transport et du coût de la vie.

2 « Production agricole » : L'étude de la production agricole dans les zones d'intervention du programme signale que les principales spéculations et la nécessité de désenclavement des bassins de production.

3 « Coûts du transport » : L'étude montre que le prix du transport augmente avec les routes réhabilitées.

4 « Coût de la vie » : L'étude donne les informations des revenus des ménages.

5 « Stratégie pour un entretien durable » : l'étude montre le problème réel de l'entretien routier reste au niveau du coût et de la possibilité de mobiliser les moyens pour assurer une pérennité

6 « Trafic sur les axes du PIP » : l'étude a permis de collecter des données en rapport avec les distances moyennes parcourues, le temps moyen mis par les usagers pour atteindre le lieu de destination.

7 « Stratégie de communication, paysage médiatique » : l'étude du paysage médiatique et une analyse du contexte socio-culturel de la province.

8 « Fonctionnement des coordiclers » : le programme a réalisé une étude portant sur la performance des CLER

9 « Gouvernance routière » : L'étude portant sur la gouvernance routière a permis de révéler l'existence d'un arsenal légal et réglementaire.

10 « Evaluation du réseau routier » : Le « Rapport sur l'Analyse Approfondie des Bassins de Production de PRODAKOR » fait ressortir 70 Axes prioritaires dans les 7 bassins prioritaires ; ainsi, les identifications se poursuivront en fonction des propositions de PRODAKOR.

La sélection des axes à réhabiliter, des bacs et des ponts est terminée et les options sont validées par la CPR.

Axes retenus par le Programme

Province du Kasaï Oriental

	Territoire	Axe	Lineaire SIG/Km	# Pont	# Bac
Kassaï Oriental (318 km, 2 ponts et 1 bac)	Tshilenge	Bac Kasansa (RG) - Lukalaba (RN1)	19,5		1
		Bena-Kalombo - Lac-Lomba (RN1)	7,7		
		Disanga - Bena-Kalombo - Nkuadi (RN2)	14,7		
		Kasumbi (RN1) - Kalenda-Kashila	12,0		
		Ntalanga (RN1) - Tshinanu - Kasansa	18,5		
		Bena-Mpunga - Bena-Mukendi	24,1		
		Total	96,5		1
	LUPATAPATA				
	Lupatapata	Tshibombo - Tshilunde - Bakamba	67,5		
		Babilembi - Mabaya - Tshiyamba	16,6		
		Total	84,1	0,0	0,0
	MIABI				
	Miabi	Boya (Tshilumba-Mukulu) - Nkunda	11,3	1	
		Dibungi - Tshilundu - Tshitshanku	40,2	1	
		Boya – Miketa	11,7		
		Dibungi - Lubi-sud - Tshijiba - Limite Kamiji	48,5		
		Lubi-Sud - Lubi-Rivière	12,4		
		Marché -Nkumba - Bakwa-Tshiya	13,5		
		Total	137,6	2,0	0,0

Province de la Lomami

	Territoire	Axe	Lineaire SIG/Km	# Pont	# Bac
Lomami (665 km, 13 poonts + 4 bacs)	KAMIJI				
	Kamiji	Malenga - Kasanga - Lubi-gare	35,4		
		Malenga - Mbukula (Kele)	14,3		
		Kamiji-paroisse (Tshieji) - Katongo	18,9	1	
		Kavuku - Mbukula - Kele - Ngelula	22,3		
		Pont Mbuji-Mayi - Malenga - Kamiji - Limite Tshijiba	45,8		
		Total	136,7	1,0	0,0
	LUILU				
	LUILU	Mwene-Ditu - Kalenda - Mulundu	56,1	3	
		Ngoyi-Kabuela (RN1) - Kanda-Kanda	17,0		
		Tshiamvi (RN2) - Kambayi	21,5	2	
		Mulundu - Wikong - Kanitshin	91,1	5	1
		Luputa - Katshisungu - Kazadi a ngomba – Pishi	117,5		1
		Kanyiki-Kapangu - Katongo	15,0		
		Mwene-Ditu - Pont Mbuji-Mayi	31,9		
		Total	350,1	10,0	2,0
	NGANDAJIKA				
	Ngandajika	Bac Mpata - Mbao-Lubishi - Lovoyi	50,8		1
		Ngandajika - Bac-Kasansa (RD)	29,3		

		Ngandajika - INERA	7,2		
		Ngandajika - Mpoyi - Kanyenga	27,3		
		Nzaji - Ngandu - Kambanga – Tshileo	45,0	2	
		Ngandajika - Bac Ntabwa-Kabala 1	18,4		1
		Total	178,0	2,0	2,0

Récapitulatif

AGENCE BELGE DE DÉVELOPPEMENT

Stratégie de mise en œuvre

Répartition Territoriale et Provinciale

Provinces	Territoires	Nb d'axes	Linéaire (km)	# Ponts	# Bacs
Kasaï Oriental	Tshilenge	6	97	0	1
	Lupatapata	2	84	0	0
	Miabi	6	138	2	0
Total K Or		14	319	2	1
Lomami	Kamiji	5	137	1	0
	Luilu	7	350	10	3
	Ngandajika	6	178	2	3
Total Lomami		18	665	13	6
Total PRODEKOR	**6**	**32**	**984**	**15**	**7**

Phasage des interventions (PIP et Priorité 1, touchent 7 BP du PRODAKOR)

Axe	Lineaire (km)	Nb Ponts	Nb Bacs
Sous-Total PIP	247	5	2
Sous-Total Priorité 1	309	8	1
Sous-Total Priorité 2	189	1	2
Sous-Total Priorité 3	239	1	2
Total	**984**	**15**	**7**

1/29/2016

LA COOPÉRATION BELGE AU DÉVELOPPEMENT .be

Bacs retenus dans le Programme

N°	Province	NOM	RIVIERE	Axe	ETAT	TYPE	GESTION
1	Kasai Oriental	Bac Kasansa	Luilu (Kalelu)	Ngandajika/Kasansa/Lukalaba	Réhabiliter	Treuil	DPR
2	Lomami	Bac Kambayi	Luilu	Kabila - Kambayi - Kanyiki	Construire	Treuil	Ferme Kambayi
3		Bac Kanintshin	Mbuji-Mayi	Mulundu - Wikong - Kanintshin	Construire		
6		Bac Mulundu	Luilu	Luputa - Katshisungu - Mulundu	Réhabiliter	Treuil	Chefferie Mulundu
4		Bac Kazadi-Musoko	Lubilanji (Tshidivuila)	Ngandajika - Kazadi-Musoko - Kabinda	Réhabiliter	Treuil	DPR
5		Bac Mpata	Lubilanji	Mpata - Mbao-Lubishi - Lovoyi	Construire	Treuil	DPR
7		Bac Ntabwa-Kabila	Lubilanji (Tshidivuila)	Ngandajika - Ntabwa-Kabila - Kalabayi	En panne	Treuil	Office des Routes

La priorisation s'est faite avec une participation des populations à la base et sur proposition du PRODAKOR, validée en SMCL.

Gravillonnage de l'axe Tshikuyi / Bakwa Mulumba / Ngandajika

Cet axe relie la ville de Mbuji-Mayi à la Cité de Ngandajika, qui fut le grenier de la Province du Kasaï-Oriental. Il est d'une importance stratégique pour la Province, car permet l'approvisionnement en produits agricoles, mais aussi la mobilité des personnes qui doivent rejoindre la Ville de Mbuji-Mayi par milliers chaque jour pour les rejoindre les services de l'Administration, les infrastructures sanitaires ou pour prendre l'avion à partir de l'aéroport Bipemba. Plusieurs PTF ont des activités dans le Territoire de Ngandajika et empruntent cet axe. Les travaux étaient réalisés par l'Office des Routes grâce à une convention signée avec le Programme et la supervision des travaux est faite par une équipe mixte composée de la CTB et de l'Inspection Provinciale du Développement Rural.

Gravillonnage de l’axe Katanda/Kalambayi/Kanyuka

Le gravillonnage de cet axe est une ancienne sollicitation auprès de PREPICO 3 ; en effet, cet axe est un moyen d’accéder dans le bassin de production du Kabinda et permet de rejoindre le marché de Kalambayi et d’autres points de concentrations de produits agricoles. Il est très fréquenté par les camions qui approvisionnent Tshilenge et Mbuji-Mayi, et constitue aussi un détour pour rejoindre Kabinda.

Le tronçon INERA-Ngandajika rendu praticable grâce à l'intervention du PRODEKOR ; action salutaire pour les usagers de la route

Le tronçon INERA-NGANDAJIKA ne faisant pas partie des axes retenus pour la réhabilitation mais son état de dégradation rend très difficile l'accès à Ngandajika, en empruntant l'axe Luputa/INERA. Face à cette situation et sur demande de la Province, la CTB a accepté de financer sa réhabilitation afin de faciliter l'évacuation des produits agricoles venant des bassins de Production de Ngandajika et Luilu. Cette intervention permet également l'accès facile à L'Institut National des Recherches agronomiques, la circulation des personnes et des biens.

La majeure partie de l'intervention était faite en HIE (Foisonnement, Compactage). Le CLER de Mpunga Nduile qui assure l'entretien d'une partie de l'axe Ngandajika-Luputa a été impliqué dans l'exécution de certaines tâches en HIMO. La disponibilité d'une carrière proche de la route a facilité l'accès aux matériaux sélectionnés pour assurer le gravillonnage. Ces travaux qui étaient arrêtés à cause de la nature du sol en saison sèche ont repris en octobre avec un renforcement des engins afin de renforcer la qualité du travail. Un accent particulier est mis sur le drainage des eaux et la maintenance de ce tronçon grâce à un mécanisme rigoureux d'entretien.

L'impraticabilité totale imposait une vitesse de moins de 10/h. Les dégradations diverses (ornières, bourbier…) ne permettaient aucune fluidité du trafic. Il fallait plus de 2 heures du temps pour atteindre l'INERA à 7 km de l'hôpital de Ngandajika. Les usagers (camions, vélos), insistent sur leur calvaire pour parcourir ce petit tronçon. L'état de délabrement avancé de ce tronçon a occasionné plusieurs cas d'accidents.

La situation s'empirait pour les camionneurs qui faisaient 1 à 2 jours pour parcourir à peine 7 Km de route sans compter les dégâts matériels énormes voire des pertes en vies humaines. C'est au regard de ce tableau que l'autorité Provinciale avait motivé, sollicité et obtenu l'accord du PRODEKOR d'assurer la réhabilitation du tronçon INERA/NGANDAJIKA.

Réhabilitation du Pont Lodjou ; une continuité des interventions de la CTB dans le domaine des infrastructures

L'importance du pont Lodju est liée à celle de l'axe Dimbelengue/Lusambo/Lubefu dont la remise en état est un des grands défis que la CTB a su relevé. Avec plus de 160 km et 8 ponts, situé dans une zone forestière, cet axe est restée à l'abandon total durant 30 ans (déplacement des urnes par des personnes pour les élections de 2011)

Les Programmes précédents de la CTB, ont réhabilité entièrement l'axe + les 7 ponts. Le pont Lodjou, permettant la liaison complète entre Lusambo et Lubefu est réalisé par le PRODEKOR. Cet important ouvrage, d'une portée de 27 ml, dont le budget est de 400 000 euros environ est réceptionné durant le mois de septembre 2015

Importance stratégique du pont Lodjou

Sur le plan socio-économique :

- Désenclavement des villages de Lusambo, Fwamba Lwanyi, Epindu, Kasongo Batela, shenga, Lubefu,…
- Mobilité de la population entre les grandes villes telles que Lusambo, Lubefu, Tshumbe, Lodja, et accessibilité aux infrastructures
- Instauration d'une paix sociale
- Diminution des prix des produits agricoles et des biens de consommation
- Développement de l'entreprenariat local
- Amélioration des conditions de vie

Sur le plan politico-administratif :

- Rapprochement entre les autorités et les populations
- Renforcement de la présence de l'état

Innovation, recherche-action :
Gravillonnage sur l'axe Bena Kazadi- Dimbelenge

Le Programme a engagé des moyens importants pour des activités de recherche-action, en vue d'opter pour la meilleure approche de réhabilitation des routes sablonneux (prédominance de sable). L'axe Bena Kazadi / Dimbelengue, qui relie Lusambo à MbujiMayi, était retenu pour la réalisation de ces expériences. Les travaux ont été réalisé avec la combinaison des moyens lourds (camions, compacteurs, tractopelle) et de la main d'œuvre locale. L'expérience a permis d'avoir les éléments de coûts pour deux types de gravillonnage :

1 er cas : Gravillonnage sur la largeur utile de 3 m + végétalisation des accotements (17 000 euros/km)

2ième cas : Gravillonnage des tracés des pneus (13 000 euros/km)

Le suivi de quelques mois de fonctionnement a permis de constater que le 1er cas est plus durable, même si le coût est plus élevé. En effet, les matériaux de rechargement disparaissent plus facilement sous l'effet combiné de la pluie et des charges des camions ; alors le 1er cas sera dupliqué au niveau des axes présentant la même configuration.

La composante réhabilitation ou construction de bacs a accusé un certain retard. En effet, après validation par la SMCL des bacs retenus, le premier marché lancé (bac de Mpata) pour le recrutement d'une entreprise a été annulé, à cause des insuffisances des études d'exécution. Actuellement, les études sont disponibles et le marché va être relancé incessamment. Ce retard pourra être résorbé avec le recrutement d'un ingénieur en construction naval, qui sera spécialement affecté au suivi des dossiers concernant les bacs. En outre, l'étude qui est déjà disponible,

pourra servir de prototype pour les autres bacs à construire.

Les activités préliminaires concernant la réhabilitation du tronçon fluvial Lusambo / Port Ndomba sont en cours. Les études d'exécutions confiées à TRANSCOM avancent modestement, suite à des problèmes logistiques (embarcation déchirée), que le Programme tente de résoudre.

2.5. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 3

2.5.1. Progrès des indicateurs

Output 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales			
Indicateurs	*Baseline*	2015	Cible
Nombre de structures locales appuyées	40	37	76
Entretien de « x » km de routes pendant « y » temps	6 500	1 100	6 500
Nombre moyen de cantonniers par mois	-	950	1500

2.5.2. État d'avancement des principales activités

État d'avancement des principales activités	**État d'avancement :**			
	A	B	C	D
Mise en place et appui des structures locales d'entretien				
Travaux d'entretien				
Formation des structures				

Entretien de l'axe Dimbelengue / Lusambo

Etat général de l'axe Lusambo/Lubefu (forêt)

Revégétalisation des accotements

Participation des femmes aux travaux

L'entretien des routes est assuré par les cantonniers, qui forment les CLER qui sont regroupés dans les COORDICLER. Au total, six COORDICLER et un CLER (autonome) sont en activité sur le terrain.

L'étude de base portant sur l'entretien nous a permis de déterminer les coûts de l'entretien (voir ci-dessous) pour chaque axe (COORDICLER/CLER), mais aussi d'apprécier la performance des COORDICLER/CLER.

Couts de l'entretien (Septembre 2015)

COORDICLER	Montant mensuel (Euros)	Long. (Km)	Cout spécifique (Euros/Km)
Ngandajika	12 407	157	79,03
Luilu	29 978	213	140,74
Kabinda	16 197	155	104,50
Lusambo	7 929	68	116,60
Dimbelengue	16 075	86	186,92
Lubefu	30 467	272	112,01
Katanda	3 462	30	115,40
Moyenne	**116 515**	**981**	**118,77**

Concernant le fonctionnement des COORDIClER/CLER, plusieurs problèmes sont identifiés :

- Faible performance du travail et de la qualité de l'entretien pour certains axes
- Inadaptation des statuts des COORDICLER/CLER
- Tensions entre les travailleurs suite à des actes d'intimidation et de détournement
- Inefficacité de la méthode HIMO pour continuer l'entretien de certains axes pour lesquels les travaux mécanisés sont nécessaires
- Manque de transparence dans la gestion des frais de fonctionnement
- Manque d'intérêt pour le développement d'activités génératrices de revenus

Parmi les actions prises par le Programme pour améliorer la performance des COORDICLER/CLER, on peut citer :

- La révision et l'uniformisation des statuts pour les rendre compatibles avec les travaux d'entretien, dans le respect de la démocratie à la base, d'une

bonne gestion des ressources et d'une saine gouvernance locale

- L'abandon du financement par le Programme des activités génératrices de revenus. Cependant, PRODEKOR encourage et peut encadrer les cantonniers qui manifestent le souhait de financer et de développer de telles activités
- La réorganisation des COORDICLER/CLER par la tenue de nouvelles élections des membres des instances de décision avec l'implication des autorités locales, des entités territoriales décentralisées
- La formation (avec l'implication du PRECOB) des cantonniers en gestion, en démocratie locale et en entreprenariat, ….
- Le redimensionnement et l'adaptation du nombre de cantonniers en fonction du niveau de dégradation de la route.

Le paiement des cantonniers se fait par des organisations « communautaires », en attendant l'ouverture des comptes et une certaine maturité des COORDICLER. Suite à plusieurs plaintes d'intimidation et de détournements de fonds, le Comité d'Orientation a décidé provisoirement d'utiliser des organisations basées dans les Territoires, crédibles et respectées pour assurer le paiement des travailleurs. Cette pratique ne coute pas un sous de plus au Programme, du fait que les montants liées à cette prestation étaient donnés aux COORDICLER pour des frais de fonctionnement.

Appui pour l'autonomisation des COORDICLER

L'entretien des routes est une nécessité au regard du leur nature (routes en terre), des conditions environnementales (abondance et intensité de la pluviométrie) et de l'exploitation (importante fréquentation de certains axes par des camions).

Le Programme en collaboration avec l'IPDR, la DVDA, le SNIR a mené des activités pour l'organisation de CVD, la constitution de CLER et de COORDICLER pour les nouveaux axes à réhabiliter. Ce partenariat pluri-acteurs et multisectoriel a permis de mobiliser les populations et de restaurer la confiance des administrés aux services étatiques.

En outre, le Programme a appuyé la réorganisation des instances de décision des CLER et des COORDICLER et la révision des statuts et des ROI. Ces actions ont permis d'avoir des textes légaux notariés, avec une attention particulière sur la participation citoyenne et une bonne gouvernance démocratique.

Formation des cantonniers grâce au PRECOB

Une délégation mixte composée du Directeur de la CTB, du Directeur des Opérations, des experts EST, mais aussi du Représentant Résident, du Représentant Résident adjoint et des collègues d'autres Programmes, a séjourné dans la Province et a visité les réalisations des Programmes de la CTB.

Les axes Nkuadi/Disanga et Bena Kalombo/Lac Lomba ont été visité, pour le PRODEKOR. Les échanges qui ont suivies ces visites, constituent une motivation supplémentaire pour toute l'équipe, mais aussi une adaptation des activités par rapport à la nouvelle orientation politique de la CTB.

2.6. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 4

2.6.1. Progrès des indicateurs

Output 4 : Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont appliquées			
Indicateurs	Baseline	Année 2015	Cible
Etude sur la réglementation et pour une amélioration de la gouvernance routière		Réalisée	
Nombre de personnes directement touchées par les activités de sensibilisation		900	63 000
Nombre de plaintes de tracasseries		0	
Nombre d'installations de pesage de véhicules		0	4
Nombre de véhicules surchargés			-
Nombre de cas de non-respect des barrières de pluie		-	-

2.6.2. État d'avancement des principales activités

État d'avancement des principales activités	**État d'avancement**			
	A	B	C	D
Appui de l'amélioration de la réglementation				
Activités liées à la lutte anti-tracasserie				
Actions de sensibilisation				
Mise en place d'outils pour la réglementation du trafic				

2.6.3. Analyse des progrès réalisés

Malgré la bonne volonté et l'engagement du Programme d'appuyer la Province en vue d''une amélioration de la réglementation routière, les camionneurs continuent de surcharger les véhicules et de détruire les routes en terre. Des échanges sont en cours avec les autorités provinciales pour faire des arrêtés spécifiant les charges à respecter mais aussi de prendre des mesures idoines pour le respect de la réglementation. Le chemin est encore long, pour améliorer la situation.

La durabilité des actions n'est garantie que par l'instauration de bonnes pratiques de l'utilisation du réseau routier qui repose sur le respect de la réglementation routière, la diminution des tracasseries et l'implication des usagers. Ses tracasseries constituent un frein pour le

développement du transport en RDC. Les fonds provenant des taxes routières sont faiblement investies dans l'entretien ou la réhabilitation. Ainsi, l'amélioration de la gouvernance routière est un aspect important devant soutenir la durabilité de nos interventions.

Quelques exemples du non-respect de la réglementation routière

Le Programme a acquis la logistique nécessaire pour le fonctionnement de la Brigade Mobile de Contrôle Routière. En effet, 2 pèses essieux sont achetés et permettront de documenter les surcharges sur les routes. Quelques initiatives locales sont en cours pour une amélioration du respect de la réglementation routière (renforcement de la surveillance pour le respect des barrières de pluie, obligation de camions surchargés à dévier de certains axes, …).

2.7. THEMES TRANVERSAUX

2.7.1. Genre

Dans le cadre de la mise en œuvre des activités, le Programme tente de trouver un équilibre du genre. Il est recherché d'avoir une représentativité des femmes dans les instances de décision des CLER/COORDICLER, mais aussi pour exécuter les travaux de cantonnage.

Une femme Secrétaire-caissière

Une femme, Présidente de CLER

Conformément à la politique du Gouvernement provincial, PRODEKOR appuie les actions liées à une réduction de la violence à l'égard des femmes, à l'intégration du genre dans les politiques et programmes de développement, à l'empowerment économique, politique et socio-culturel et au renforcement de la participation des femmes à la prise de décision.

Le Programme cherche à identifier et à implémenter des alternatives d'accroissement des opportunités d'emplois et d'autonomisation des femmes tenant compte du contexte socioculturel. Dans cette optique, le PRODEKOR inclue l'aspect genre dans les différentes formations et sensibilisations, en veillant à favoriser la participation des femmes à la prise de décision.

Avec la réhabilitation et l'entretien des pistes, les travaux des femmes seront fortement allégés du fait qu'elles pourront transporter leurs produits avec des véhicules, ce qui va alléger leurs souffrances et améliorer leurs situations économiques.

Le Programme a accusé un retard sur la réalisation des activités « genre spécifique », à cause de l'absence du spécialiste « Genre ». Cet expert est en place depuis novembre 2015 et les actions pourront être déployées sur le terrain.

Synergie avec PRECOB

Au cours de l'année 2015, 133 personnes dont 15 femmes toutes membres des comités de gestion des CLER / COORDICLER et des ITDR des territoires de Dimbelenge, Lusambo, Lubefu, Ngandajika, Kabinda et de Luilu ont été formés. La formation a porté sur 6 modules (gouvernance locale, techniques d'information et de communication, initiation aux activités génératrices des revenus, épargne et crédit, gestion des ressources d'une organisation locale de développement, protection de l'environnement, structuration et organisation d'un CLER).

Parmi les éléments du progrès réalisés à l'issue de ces formations, il y a la tenue régulière des réunions statutaires et des réunions stratégiques en vue du démarrage des AGR dans la majorité des CLER formés.

2.7.2. Environnement et gestion des ressources naturelles

Le Programme accorde une priorité pour la protection de l'environnement et une meilleure gestion des ressources naturelles. En effet, un impact environnemental et social négatif (destruction importante de la végétation, des écosystèmes fragiles ou de la faune en voie de disparition ou de déplacement massif de population, …) de la réhabilitation, constitue un critère d'exclusion pour la sélection des axes. En outre, le programme privilégie l'utilisation de la méthode HIMO pour la réhabilitation ; méthode douce qui présente des avantages évidents dans la protection de l'environnement.

Des actions de sensibilisations portant sur la protection de l'environnement (bannissement de l'agriculture sur brûlis, déboisement,…) se sont déroulées lors de la constitution de nouveaux CVD. Des actions d'engazonnement, comme moyen de fixation des sols de certains axes en entretien se sont déroulées durant l'année 2014. La nouvelle approche de réhabilitation et d'entretien des routes, basée sur la réduction des largeurs des emprises, contribue aussi à la limitation des dégradations de l'environnement.

Une plateforme de concertation sectorielle « Gestion de l'environnement et des ressources naturelles » est en cours d'être formalisée. Ce cadre de concertation regroupe la Division Provinciale de l'environnement, l'IPDR, les ETD, les Chefs coutumiers, les Représentants des populations (à travers les CVD), la CTB et d'autres acteurs intervenant dans le domaine.

La réhabilitation ou la réouverture des routes rurales entraine une augmentation de la pression anthropique sur les ressources naturelles. Compte tenu du fléau que constitue la déforestation, et pour réduire certains impacts environnementaux négatifs, le PRODEKOR en collaboration avec toutes les parties prenantes a soutenu des activités de reboisement communautaires. Le Programme à appuyer le reboisement de 5 Ha avec près de 3 200 plants dans le territoire de Ngandajika (photos ci-dessous) et à la restauration de la pépinière Vétiver de Kalonda Musoko.

Périmètre de reboisement de Ngandajika
(Populations, agents de l'ITDR, de la CEnv, de la CTB pour la mise en terre)

Ces activités sont portées par les COORDICLER et permettent une atténuation des érosions, l'amélioration de la fertilité des sols, le renforcement de la biodiversité et une diminution de la pression sur les ressources naturelles (production du bois d'œuvre et du bois de chauffe). Ces arbres serviront de germoir pour les autres périmètres de reboisement. Le choix des essences a été fait de manière participative et l'option retenue porte sur les espèces à croissance rapide : genre d'acacia, Gmelina arborea, …Le niébé est utilisé comme plante de couverture dans ce périmètre, à côté des plantes témoins comme le Terminalia et l'Albizia.

Le Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) est en phase de mise en œuvre pour les 5 axes déjà réhabilités. Les actions retenues sont :

- Le reboisement
- La lutte biologique antiérosive
- La sensibilisation environnementale

Le suivi se fait par les Services de l'environnement et des Inpecteurs de Territoire de Ngandajika.

2.7.3. Autres

2.7.3.1. VIH / SIDA

Avec le désenclavement et la mobilité des populations, il est évident que les risques de propagation du VIH/SIDA sont évidents. Le PRODEKOR développé des activités d'information, de formation et de sensibilisation du public cible pour les amener à adopter des comportements responsables face à cette pandémie et à intégrer les personnes vivantes avec le virus. Le renforcement de compétences des communautés dans la communication pour le changement de comportement (VIH/SIDA et IST) s'est exécuté sous forme de sessions de formation des pairs éducateurs. Ainsi, 64 personnes sont formées pour assurer la formation d'autres personnes.

Séance de FORMATION de pais éducateurs « SIDA »

Séance d'INFORMATION sur le VIH-SIDA

2.7.3.2 : Appui de l'UCAG

Avec l'appui de l'UCAG, les trois Programmes de désenclavement ont formalisé la tenue de journées sectorielles (février, juin et octobre).

Ces rencontre d'échanges inter programmes ont permis d'harmoniser certaines pratiques, mais surtout de réfléchir sur les principaux points devant permettre une durabilité de nos interventions. C'est ainsi que le document portant sur la « Nouvelle approche de réhabilitation et d'entretien des routes rurales » est adoptée. Par ailleurs, ces rencontres ont permis d'échanger sur l'identification des besoins logistiques par les Programmes, en évitant de se transposer au partenaire et les options de gestion de ce matériel.

2.8. Gestion des risques

Identification du risque ou problème				Traitement du risque ou problème			
Description du Risque	Période d' identification	Catégorie	Total	Action(s)	Resp.	Deadline	Status
Pérennisation des acquis grâce à un financement durable de l'entretien	Q2 / 2014	OPS	Medium	Impliquer toutes les parties prenantes au démarrage de l'activité	Coordination, Province, CPR	suivi régulier	En cours
				Coordonner avec le Gouvernement Provincial et le FONER pour la reprise du financement de l'entretien des axes après le désengagement du Programme	Coordination, ATI		
				Mettre en place une stratégie de sortie appropriée Exploiter les conclusions de l'étude « Stratégie pour un entretien durable »	Coordination, ATI		
Faiblesse des capacités des entreprises locales chargées pour les travaux en mécanisés face à la non fiabilité de l'Office des Routes et non disponibilité d'engins nécessaires	Q2 / 2014	OPS	High	Acheter les équipements nécessaires pour constituer une Brigade Mobile d'Intervention (Camion, tractopelle, petit compacteur)	ATI, Cellule des MP		En cours
Faiblesse de la contribution financière du partenaire congolais (Gouvernement central, Province, FONER)	Q3/2014		Medium	Plaidoyer et sensibiliser le partenaire congolais pour mobiliser les fonds nécessaires	ATI-RC, Coordo, RR, Province	Suivi régulier	

Faiblesse organisationnelle des CLER pour bien mener les activités d'entretien	Q2/2014	OPS	Low	Faire un accompagnement avec une attention particulière pour les CLER moins performantes	ATI-RC, Coordo, RR, Province	Accompagnement régulier	En cours
Faiblesse des partenaires institutionnels (IPDR, DPTP) caractérisée par une absence de ressources humaines et d'un budget de fonctionnement	Q3/2014	DEV	Medium	Rechercher d'autres alternatives : travailler avec le secteur privé disponible pour la location d'engins pour les opérations en mécanisé	ATI-RC, Coordo, RR, Province	Accompagnement régulier	En cours
Difficultés pour mobiliser les financements du FONER pour supporter l'entretien	Q3/2014	OPS	Medium	Plaidoyer et sensibilisation du partenaire	Coordo + Province + RR	Actions permanentes	En cours
				Protocole de mise/reprise des axes à céder à la Province	Coordo + Province + RR	Q2/2015	
Manque de coordination des PTF pour une harmonisation des interventions (salaires des cantonniers, standards…)	Q3/2014	OPS	Low	Sensibiliser les PTF de la nécessité d'harmoniser les interventions	Coordo + Province + RR	Actions permanentes	En cours
Absence de consultants (firme ou individuel) pour réaliser les études et le contrôle des travaux de construction ou de réhabilitation de bacs	Q2/2015	OPS	Low	Faire recours à une consultance	ATI + Cellule des MP	Q4/2015	En cours
Absence de planification du partenaire pour ce qui est de la réhabilitation et de l'entretien des routes rurales	Q2/2014	OPS	Low	Faire un plaidoyer auprès du Ministère du Développement Rural (Kinshasa) et au niveau du Gouvernorat pour procéder à une planification des interventions	ATI, CPR	Q4/2015	En cours

Faible avancée de la décentralisation et incohérence dans les rôles et responsabilités des différents acteurs	Q1/2015	OPS	Medium	Plaidoyer auprès des autorités concernées au niveau provincial et central et auprès des PTF appuyant la décentralisation en RDC	Coordo + Province + RR	Urgent	
Faible durabilité ou efficacité moindre des travaux d'entretien	Q1/2014	OPS	Medium	Adapter les travaux de réhabilitation (gravillonner au besoin) en fonction des caractéristiques géométriques, géotechniques et environnementales des segments de route	ATI	Actions permanentes	En cours
Mauvaise gouvernance dans la gestion des CLER/COORDICLERS (intimidation de la part des dirigeants, abus de pouvoir des instances de décisions, confection des statuts sur mesure pour détourner les fonds et rester au pouvoir)	Q4/2013	OPS	Low	Appui à l'élaboration de nouveaux statuts Election de nouveaux Comités de Gestion Paiement des cantonniers par des Organisations religieuses	ATI	Actions permanentes	En cours
Lourdeur des procédures des marchés publics par rapport au contexte de fragilité de la RDC	Q3/2014	OPS	Medium	Adapter les procédures, décentraliser la gestion des MP au niveau des Provinces, Superviser l'exécution des MP à partir de Kinshasa	ATI, CMP, RR	Urgent	

3. Analyse des engagements stratégiques et pistes de solutions

Engagements	Analyse de l'engagement	Propositions de solutions
Engagement lié au fonctionnement de la CPR	La mobilisation et le fonctionnement de la CPR constituent le Résultat 1 du PRODEKOR. Actuellement, la CPR est sous la direction des autorités politiques de la Province du Kasaï-Oriental (ancien découpage). Au regard de l'incertitude des dates d'installation des nouveaux gouverneurs, des gouvernements des nouvelles provinces, le fonctionnement de la CPR pourrait être bloqué.	Créer une plate-forme « Infrastructure », regroupant les principaux acteurs intervenant dans le domaine des infrastructures (PTF, les ONG, Société Civile, Associations Professionnelles, services déconcentrés de l'Etat (DVDA, OR, OVD, …), membres du Gouvernement Provincial (Gouverneur, Vice-Gouverneur, Ministres impliqués avec les services décentralisés (IPDR, IPTP, TRANSCOM, …).
Engagement lié à la promotion de bonnes pratiques	La promotion des bonnes pratiques est un engagement du PRODEKOR. Par contre, les activités du programme doivent nécessairement être complétées par les autorités congolaises avec des adaptations de la réglementation, des contrôles rigoureux et une application impartiale de la loi. Rappelons également l'engagement de la partie congolaise pour une tolérance zéro vis à vis de tout acte de corruption active ou passive.	Un plaidoyer devra être fait au niveau national (dialogue politique) en vue d'une adaptation des textes légaux, d'une vulgarisation de ces textes, mais surtout de la sensibilisation et de la condamnation des « auteurs des tracasseries ». Pour y arriver, il est indispensable que le Gouvernement s'engage à mettre en place un système transparent de paiement et de gestion des taxes routières avec un mécanisme de sanction des actes de mauvaise gestion.
Engagement relatif à la prise en charge des axes cédés	La prise en charge progressive par l'État congolais de l'entretien est une condition de la poursuite des interventions routières dans cette province. - Considérant le plan de cession des axes signé par la CTB et la Province du Kasaï-Oriental, - Considérant la convention de financement signée entre la DVDA et le FONER, portant sur l'affectation de 611 895 USD pour 12 mois (Exercice 2015) - Considérant la reprise de l'entretien de l'axe Dimbelengue / Lusambo par l'Office des Routes avec le financement du FONER on constate que le Gouvernement a manifesté son engagement à continuer l'entretien des axes cédés par la CTB à la Province.	Cependant, les mesures suivantes doivent être prises : 1. La supervision des travaux par la DVDA doit être rigoureuse 2. L'application de la « Nouvelle Stratégie d'Entretien et de Réhabilitation des Routes » doit être généralisée 3. Le paiement régulier et « correct » des cantonniers doit se faire

3. PILOTAGE ET APPRENTISSAGE

3.1. Réorientations stratégiques

L'ambition du PRODEKOR reste réaliste. Cependant, au-delà des risques, le Programme fait face à quelques défis :

- La durabilité des actions n'est garantie que par une implication effective du partenaire. La CPR constitue une opportunité que les autorités doivent exploiter pour jouer pleinement leurs rôles dans le désenclavement. Cette plateforme pourra jouer un plaidoyer fort pour que le niveau Central (FONER, Ministères centraux) s'investisse efficacement sur la question
- La professionnalisation des CLER/COORDICLER est un enjeu de taille pour la durabilité des investissements. Dans le but d'une appropriation et d'une bonne gestion des infrastructures, l'approche d'impliquer les populations est très pertinente, surtout qu'il n'y a pas de structures spécialisées dans l'entretien des routes. Cependant, il est indispensable de les appuyer en matériel, en formation et leur assurer un encadrement.
- La difficulté de trouver les engins nécessaires pour les travaux mécanisés constitue un grand problème pour le Programme. Vu le manque de ces engins dans la Province, le Programme avait signé un AE avec l'OR ; malheureusement ce contrat risque d'être annulé, à cause des retards de l'OR. Il est indispensable que PRODEKOR dispose d'une Brigade Mobile d'Intervention (tractopelles, camions) pour être efficace.

3.2. Recommandations

Au bout de deux années de fonctionnement, les principales difficultés ci-dessous sont identifiées

Contraintes	Description des recommandations	Acteur	Date limite
Stabilité politique et sociale permettant la poursuite des activités	Sensibiliser les autorités des enjeux d'une stabilité indispensable à la poursuite des interventions	Ambassade, RR, Coordo	Q1/2016
Influence du nouveau découpage administratif (3 Provinces au lieu d'une seule), avec les changements des autorités administratives	Adapter les résultats en rapport avec la CPR	RR, Coordo	Q1/2016
Faiblesse de la contribution financière du partenaire congolais (Gouvernement central, Province, FONER)	Plaidoyer et sensibiliser le partenaire congolais pour mobiliser les fonds nécessaires	Ambassade, RR, HQ, Coordo	Q1/2016
Faiblesse des capacités des entreprises locales chargées pour les travaux en HIMO	Acquérir les équipements nécessaires pour constituer une Brigade Mobile d'Intervention (Camion, tractopelle, petit compacteur)	ATI Infra, RC, Cellule MP	Q3/2016
Faiblesse organisationnelle des CLER pour bien mener les activités d'entretien	Faire un accompagnement avec une attention particulière pour les CLER moins performantes		
Faiblesse des partenaires institutionnels (IPDR, DPTP) caractérisée par une absence de ressources humaines et d'un budget de fonctionnement	Renforcer les actions de RC, mais avec un engagement réel des partenaires et un signal fort de l'état	ATI Infra, RC	Q1/2016
Manque de coordination des PTF pour une harmonisation des interventions (salaires des cantonniers, standards…)	Sensibiliser les PTF de la nécessité d'harmoniser les interventions	RR, Coordo	Q2/2016
Faible avancée de la décentralisation et incohérence dans les rôles et responsabilités des différents acteurs	Plaidoyer auprès des autorités concernées au niveau provincial et central et auprès des PTF appuyant la décentralisation en RDC	Ambassade, RR, Coordo	Q3/2016

3.3. Enseignements tirés

Enseignements tirés	Public cible
Méthode optimale de gravillonnage en terrain sablonneux ; cas de l'axe Bena Kazadi/Dimbelenge 1 er cas : Gravillonnage sur la largeur utile de 3 m + végétalisation des accotements (17 000 euros/km) 2ième cas : Gravillonnage des tracés des pneus (13 000 euros/km) Le 1er cas est plus durable, même si le coût est plus élevé (les matériaux de rechargement disparaissent plus facilement sous l'effet combiné de la pluie et des charges des camions pour le 2ième cas)	Province, Programmes infrastructures routières en RDC, PTF
Remobilisation de l'administration provinciale : L'appui du Programme a permis une mobilisation des services gouvernementaux (IPDR, DVDA, TRANSCOM, SNIR). Les accords d'exécution (de subsides) constituent un outil adapté au renforcement du partenariat at de la mise en place d'une bonne stratégie de sortie.	Province Programmes infrastructures routières en RDC, PTF.
Durabilité des actions n'est garantie que par une implication effective du partenaire. La CPR constitue une opportunité que les autorités doivent exploiter pour jouer pleinement leurs rôles dans le désenclavement. Cette plateforme pourra jouer un plaidoyer fort pour que le niveau Central (FONER, Ministères centraux) s'investisse efficacement sur la question	Partenaire congolais PTFFPRODEKOR, Programmes infrastructures routières en RDC,
Professionnalisation des CLER/COORDICLER est un enjeu de taille pour la durabilité des investissements. Dans le but d'une appropriation et d'une bonne gestion des infrastructures, l'approche d'impliquer les populations est très pertinente, surtout qu'il n'y a pas de structures spécialisées dans l'entretien des routes, en général. Cependant, il est indispensable de les appuyer en matériel, en formation et leur assurer un encadrement.	Gouvernement National et Provincial

4. Annexes

4.1. Critères de qualité

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				
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 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 minimes 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.
	B	La durabilité financière/économique sera vraisemblablement bonne, mais des problèmes peuvent survenir en raison notamment de l'évolution de facteurs économiques externes.
X	**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.
	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.
X	**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.
	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.
X	**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).
	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.
X	**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. Décisions prises par le Comité de pilotage et suivi

Décisions	Période d'identif	Actions	Resp.	Deadline	Avancement	Statuts
Réaliser des missions conjointes avec les services de la Province	31-mars-15	Descentes faites conjointement sur proposition du PRODEKOR. Les Services de l'Administration sont libres de faire des missions sans une participation obligatoire de la CTB	PRODEKOR, PROVINCE	Q1/2015	En cours	En application
Reconstruction de la partie endommagée du Pont Kamoutambaye	31-mars-15	Action de reconstruction en cours	PRODEKOR	Q4/2016	Marché en attribution à la CMP	En cours
Production d'un arrêté provincial pour la brigade de réglementation et proposition de programme des interventions avec les services spécialisés, dans le but de faire respecter la réglementation routière	31-mars-15	Pas d'action	PROVINCE	Q2/2015	Pas fait	A reposer en SMCL
Réhabilitation du bac de Kazadi Musoko par le PRODEKOR, malgré la livraison sur site d'un bac à moteur	31-mars-15	Action retenue dans la Programmation des activités	PRODEKOR, PROVINCE	Q4/2017	En cours	En cours
Reporter la remise des axes de Assanga-Wete/Lomami et Lubefu Kalema, au mois de mai 2015	31-mars-15	Réalisé conformément	PRODEKOR	Q2/2015	Réalisé	Clôturé
Réhabilitation du tronçon fluvial Lusambo/Port Ndomba	31-mars-15	Etudes d'exécution et activités préliminaires en cours	PRODEKOR	Q4/2016	En cours	En cours
Rapprochement de la Cellule des marchés publics de Kinshasa en Province	31-mars-15	Réalisé avec le recrutement d'un Assistant en Marché Public, installé à Mbuji Mayi	PRODEKOR	Q2/2015	Réalisé	Clôturé

4.3. Cadre logique mis à jour

Le cadre logique n'a pas été modifié après la baseline

4.4. Aperçu des MoRe Results

Résultats ou indicateurs du cadre logique modifiés au cours des 12 derniers mois ?	
Rapport *Baseline* enregistré dans PIT ?	OUI
Planning de la MTR (enregistrement du rapport)	Q4-2016
Planning de l'ETR (enregistrement du rapport)	mm/aaaa (estimation)
Missions de backstopping depuis le 01/01/2012	Octobre 2014

4.5. Rapport « Budget versus Actuels (y – m)

Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1217311

Project Title : Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental (PRODEKOR)

Budget Version: C01
Currency : EUR
YtM : Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing

Year to month : 31/12/2015

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2014	Expenses 2015	Total	Balance	% Exec
.			14.715.000,00	881.787,15	2.626.282,62	3.507.069,77	11.207.930,23	24%
01 La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée			400.000,00	30.301,42	71.377,06	101.678,48	298.321,52	26%
01 Renforcement des capacités individuelles		REGIE	50.000,00	6.833,10	15.574,12	22.407,22	27.592,78	45%
02 Renforcement des capacités matérielles		REGIE	150.000,00	18.599,09	23.524,16	42.123,25	107.876,75	28%
03 Appui au fonctionnement		REGIE	150.000,00	0,00	15.012,22	15.012,22	134.987,78	10%
04 Ateliers de concertation		REGIE	50.000,00	4.869,23	17.266,56	22.135,79	27.864,21	44%
02 Un réseau multimodal de transport, répondant aux			8.720.000,00	349.362,15	991.301,85	1.340.664,00	7.379.336,00	15%
01 Etude baseline		REGIE	100.000,00	4.341,37	87.313,89	91.655,26	8.344,74	92%
02 Priorisation des axes		REGIE	20.000,00	0,00	1.559,66	1.559,66	18.440,34	8%
03 Gestion de l'environnement naturel et socio-économique		REGIE	400.000,00	1.248,02	30.748,92	31.996,94	368.003,06	8%
04 Formation des structures		REGIE	100.000,00	0,00	12.299,30	12.299,30	87.700,70	12%
05 Achat d'outillage et équipement		REGIE	500.000,00	284.277,74	201.782,29	486.060,03	13.939,97	97%
06 Réhabilitation des pistes		REGIE	6.300.000,00	57.621,54	617.985,86	675.607,39	5.624.392,61	11%
07 Réhabilitation des bacs/embarcadères		REGIE	1.000.000,00	1.873,48	35.824,98	37.698,46	962.301,54	4%
08 Réhabilitation des petites voies navigables		REGIE	300.000,00	0,00	3.786,96	3.786,96	296.213,04	1%
03 Un réseau multimodal de transport est entretenu à			5.325.000,00	502.094,34	1.622.086,07	2.024.179,41	3.300.820,59	38%
01 Mise en place des structures locales d'entretien		REGIE	150.000,00	4.883,41	3.197,50	8.080,91	141.919,09	5%
02 Accompagnement et formation des structures		REGIE	300.000,00	3.743,34	39.083,13	42.826,47	257.173,53	14%
03 Travaux d'entretien		REGIE	4.550.000,00	488.230,02	1.426.816,59	1.915.045,61	2.634.954,39	42%
04 Supervision de l'entretien		REGIE	325.000,00	5.237,57	52.988,86	58.226,42	266.773,58	18%
04 Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont			270.000,00	29,24	40.518,64	40.547,88	229.452,12	15%
01 Appuyer la consolidation de la réglementation en vigueur		REGIE	20.000,00	0,00	664,30	664,30	19.335,70	3%
		REGIE	20.000.000,00	1.716.259,12	3.719.829,93	5.436.089,05	14.563.910,95	27%
		COGEST						
		TOTAL	20.000.000,00	1.716.259,12	3.719.829,93	5.436.089,05	14.563.910,95	27%

Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1217311 Printed on maandag 25 januari 2016 page: 1

Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1217311

Project Title : **Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental (PRODEKOR)**

Budget Version: **C01**
Currency : EUR
Year to month : 31/12/2015
YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2014	Expenses 2015	Total	Balance	% Exec
02 Lutte anti-tracasserie		REGIE	50.000,00	0,00	**88,44**	88,44	49.911,56	0%
03 Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier		REGIE	150.000,00	29,24	**39.676,18**	39.705,42	110.294,58	26%
04 Mise en place d'installations de réglementation du trafic		REGIE	50.000,00	0,00	**88,72**	88,72	49.910,28	0%
X Réserve budgétaire			316.000,00	0,00	**0,00**	0,00	316.000,00	**0%**
01 Réserve budgétaire			316.000,00	0,00	**0,00**	0,00	316.000,00	**0%**
01 Réserve budgétaire		REGIE	316.000,00	0,00	**0,00**	0,00	316.000,00	0%
Z Moyens généraux			4.969.000,00	834.471,97	**1.084.547,31**	1.929.019,28	3.039.980,72	**38%**
01 Ressources humaines			3.487.000,00	347.998,58	**806.773,61**	1.154.772,09	2.332.227,91	**33%**
01 Coordinateur du programme (50% PRODEKOR)		REGIE	450.000,00	25.801,04	**214.760,20**	240.561,24	209.438,76	53%
02 Assistant technique renforcement des capacités (50/50		REGIE	450.000,00	39.176,23	**98.576,80**	137.753,03	312.246,97	31%
03 Assistant technique routier		REGIE	900.000,00	167.340,23	**177.600,78**	344.941,01	555.058,99	38%
04 Responsable Administratif et Financier (50% PRODEKOR)		REGIE	450.000,00	0,00	**177,66**	177,66	449.822,34	0%
05 Equipe technique nationale		REGIE	702.000,00	99.685,04	**186.293,87**	285.978,91	416.021,09	41%
06 Equipe nationale administrative et logistique (50 %		REGIE	435.000,00	15.664,86	**101.857,27**	117.522,13	317.477,87	27%
07 Equipe bacs		REGIE	100.000,00	331,18	**27.506,93**	27.838,11	72.161,89	28%
02 Investissements			465.000,00	288.071,79	**122.175,18**	410.246,97	54.753,03	**88%**
01 Véhicules		REGIE	120.000,00	124.010,11	**38.891,40**	162.901,51	-42.901,51	136%
02 Motos		REGIE	70.000,00	68.502,30	**21.456,22**	89.957,52	-19.957,52	129%
03 Matériel informatique (ordinateur, imprimante, satélite,		REGIE	75.000,00	52.600,50	**11.957,78**	64.558,28	10.441,72	86%
04 Réhabilitation du bureau/loyer		REGIE	200.000,00	42.958,88	**49.870,78**	92.829,66	107.170,34	46%
03 Fonctionnement			822.000,00	193.611,25	**159.456,34**	353.066,59	468.933,41	**43%**
01 Frais de fonctionnement des véhicules + motos		REGIE	240.000,00	92.162,47	**70.834,43**	162.996,90	77.003,10	68%
		REGIE	20.000.000,00	1.716.259,12	**3.719.828,83**	5.436.089,05	14.563.910,95	27%
		COGEST						
		TOTAL	20.000.000,00	1.716.259,12	**3.719.828,83**	5.436.089,05	14.563.910,95	27%

Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1217311 Printed on maandag 25 januari 2016 page: 2

Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1217311

Project Title : **Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental (PRODEKOR)**

Budget Version: **C01**
Currency : EUR
Year to month : 31/12/2015
YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2014	Expenses 2015	Total	Balance	% Exec
02 Frais de fonctionnement du bureau		REGIE	192.000,00	68.543,92	**57.637,02**	126.180,94	65.819,06	66%
03 Frais de mission		REGIE	300.000,00	30.314,70	**28.231,13**	58.545,83	241.454,17	20%
04 Gardiennage		REGIE	60.000,00	1.027,46	**2.672,07**	3.699,53	56.400,47	6%
05 Organisation SMCL		REGIE	30.000,00	1.562,70	**180,69**	1.743,39	28.256,61	6%
4 Moyens généraux globaux			195.000,00	4.652,19	**6.487,31**	11.139,50	183.860,50	**6%**
01 Audit		REGIE	105.000,00	0,00	**2.783,44**	2.783,44	102.216,56	3%
02 Evaluation finale + MTR		REGIE	60.000,00	0,00	**0,00**	0,00	60.000,00	0%
03 Suivi et backstopping		REGIE	30.000,00	4.652,19	**3.703,87**	8.356,06	21.643,94	28%
8 Conversion rate adjustment			0,00	138,16	**-344,03**	-205,87	205,87	**?%**
98 Conversion rate adjustment		REGIE	0,00	138,16	**-344,03**	-205,87	205,87	?%
		REGIE	20.000.000,00	1.716.259,12	**3.719.829,83**	5.436.089,05	14.563.910,95	27%
		COGEST						
		TOTAL	20.000.000,00	1.716.259,12	**3.719.829,83**	5.436.089,05	14.563.910,95	27%

Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1217311 Printed on maandag 25 januari 2016

page: 3

4.6. Ressources en termes de communication

La communication, l'information pour un changement de comportement : un levier de taille pour soutenir la bonne gouvernance

Une stratégie de communication révisée et mise en œuvre depuis le début de l'année 2015. L'étude du Paysage médiatique a permis de cibler les organes de presse à grande audience afin de les impliquer dans la campagne médias ainsi que dans la mise en œuvre des autres activités de communication. Les SERVICOM contribuent grandement aux actions d'information et de sensibilisation pour un changement de comportement, appuyés par le service Nationale de l'Information Rurale (SNIR), qui dispose d'une coordination provinciale fonctionnant au sein de l'IPDR.

L'appui des ITDR a été capitalisé pour assurer le suivi des activités de terrain. C'est en effet une stratégie d'anticipation qui permettra surement la continuation des actions au cours de la période post-programme. Un grand regard devra être tourné vers les autorités locales (chefs des villages, de groupements, de la chefferie ou du secteur) pour susciter en eux une attention particulière sur la protection de la route et le respect de la règlementation.

Au cours de l'année, un accent particulier a été mis sur la bonne circulation de l'information auprès des différents intervenants du secteur. L'ignorance et le non application de la règlementation est un défis majeur qui justifie certains comportements des usagers de la route. A travers des séances d'information tenues dans la ville de Mbuji-Mayi comme dans les territoires, des échanges ont permis de vulgariser quelques pratiques essentielles règlementaires à promouvoir pour une meilleure utilisation des routes réhabilités et entretenues grâce au financement du Royaume de Belgique à travers la CTB. Des activités soft ont également était menées auprès des autorités et Leaders locaux en vue de susciter leur appropriation et pérennisation des acquis du programmes. Toutefois, il s'avère pertinent de poursuivre ces actions et de les intensifier afin de susciter le changement des comportements des bénéficiaires.

Campagne médiatique sur les bonnes pratiques d'utilisation du réseau routier

A travers les scenarios et la musique folklorique en langues locales, le Programme à appuyer des séances de sensibilisation en vue d'une appropriation et sur les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau. Des troupes théâtrales et des groupes folkloriques locaux ont animés ces actions. L'activité était couplée aux séances d'information réunissant les autorités du territoire et les différents intervenants du secteur routier. A l'issue du spectacle, des questions d'enrichissement ont été posé au public afin de vérifier le niveau de pénétration et de compréhension du message véhiculé à travers le théâtre et les chants traditionnels.

Les mêmes actions se poursuivront au niveau des points de concentration (Marchés, parking, etc.) des territoires constituant la zone d'intervention du Programme.

Séances de sensibilisation « théâtre populaire »

Production des outils de visibilités

2 000 exemplaires du dépliant du Programme ont été distribué dans les territoires situés dans la zone d'intervention du Programme afin d'assurer la bonne circulation de l'information auprès des autorités, des partenaires ainsi que l'ensemble des populations bénéficiaires. A cela s'ajoute :

- 400 Posters contenant des messages et des images de sensibilisation
- 32 panneaux de signalisations des CLER
- Divers outils de visibilité

Pour la promotion de bonnes pratiques, plusieurs séances d'information se sont tenues avec la participation des différents intervenants du secteur routier.

- 8 séances d'information tenues (Mbuji-Mayi, Kabinda, Ngandajika, Luputa, Katanda et Muene Ditu)
- Une séance d'information des autorités coutumières tenues
- 357 intervenants du secteur routiers atteints
- 1 séance d'information tenue à l'intention des autorités des ETD

Théâtres populaires

Dans le cadre de la sensibilisation hors medias, des structures d'animation populaire identifiée localement ont été impliqué dans les actions d'animation. A travers ces structures, des messages forts ont été véhiculés à travers des saynètes, des chants folkloriques et des griots. Ces activités ont été couplé aux séances d'information tenue à des points de concentration (Marchés parking, villages à grande démographie). Ceci rentre dans les actions de communication pour un changement des comportements qui se sont poursuivies à Mbuji-Mayi.

- 4 séances d'animation tenue (au bac Kazadi Musoko, Kabinda, Ngandajika et Luputa) ;
- 6 séances de Théâtre populaire tenue à Mbuji-Mayi (parking et marchés) ;

Campagne medias

Dans un premier temps, le Programme a initié une campagne medias pour informer et sensibiliser la population sur les interventions du PRODEKOR. Pour ce faire, une convention a été signée avec des organes de presse préalablement identifiées dans la cartographie des médias de la Province. Cette convention a porté sur la diffusion des spots et de micros programmes. Afin de faciliter la compréhension des messages, des productions audio-visuelles ont été faites en français et en Tshiluba (2 spots et 6 microprogrammes produits et diffusés). L'évacuation de cette activité permettant d'apprécier sa portée est en cours et permettra d'ajuster les prochaines étapes.

Sensibilisation dans les écoles

En vue de la promotion des bonnes pratiques de l'utilisation du réseau routier, des séances de sensibilisation sont programmées dans les écoles. Cette activité se fera avec la collaboration du Programme EDUKOR. A travers cette cible, le PRODEKOR entend implémenter sa vision sur les bonnes pratiques d'utilisation du réseau routier aux plus jeunes afin d'atteindre, par ricochet, leurs parents et de s'assurer une meilleure compréhension et adhésion à ces pratiques par les futurs usagers de la route.

Rédaction des articles de presse et des reportages

En vue d'assurer la bonne circulation de l'information, l'équipe communication produit des articles sur les différentes interventions du Programme. Ces articles sont ainsi partagés avec la Représentation et publiés sur l'intranet CTB et la Page Facebook de la CTB. Les médias locaux (Radio communautaires) ont été mis à contribution pour une large diffusion des reportages incluant des interviews réalisées avec les bénéficiaires. Ceci s'étend sur la Production des supports Audio-Visuels (documentaires) sur des thématiques spécifiques (non-respect des charges, tracasseries routières, etc.