



**CTB**



## RAPPORT DES ETUDES DE BASE

**PRODET  
RDC 1217811**



## Sommaire

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>2</b>
<b>ACRONYMES</b> .....	<b>3</b>
<b>FICHE DE L'INTERVENTION PRODET</b> .....	<b>4</b>
<b>1. INTRODUCTION</b> .....	<b>5</b>
1.1. HISTORIQUE ET APERÇU DE L'INTERVENTION .....	6
1.2. DOCUMENTS DE REFERENCE DU PROGRAMME.....	7
1.3. GROUPE CIBLE/ ACTEURS DE MISE EN ŒUVRE .....	8
1.4. ORGANISATION HUMAINE ET MATERIELLE DE LA MISE EN ŒUVRE.....	9
1.4.1. ORGANIGRAMME DU PRODET .....	9
1.4.2. RESSOURCES MATERIELLES DU PRODET .....	10
1.4.3. BUREAU ANTENNE DE KISANGANI.....	10
<b>2. LES ETUDES DE BASES</b> .....	<b>11</b>
2.1. OBJECTIFS DES ETUDES DE BASE .....	11
2.2. LES PRODUITS DES ETUDES DE BASE .....	12
2.3. LES MATRICES DE GESTION .....	13
<b>3. STRATEGIES OPERATIONNELLES</b> .....	<b>14</b>
3.1. LA STRATEGIE GENERALE.....	15
3.2. LA STRATEGIE D'APPUI A LA MO PROVINCIALE ET AUX ST .....	18
3.3. LA STRATEGIE DE REHABILITATION DE RESEAU MULTIMODAL DE TRANSPORT ..	19
3.3.1. NOUVELLE APPROCHE : .....	19
3.3.2. MULTIMODALITE.....	20
3.3.3. ETUDES TECHNIQUES.....	22
3.3.4. LES MODALITES OPERATIONNELLES .....	26
3.3.5. FORMATIONS : .....	27
3.4. STRATEGIE OPERATIONNELLE DE LA CELLULE SIG ENVIRONNEMENT .....	28
3.5. STRATEGIE OPERATIONNELLE DE LA CELLULE BACS PRODET .....	29
3.5.1 HISTORIQUE DE L'INTERVENTION .....	29
3.5.1. REHABILITATION DES BACS.....	30
3.5.2. EMBARCADERES.....	31
3.5.3. GESTION DES BACS .....	31
3.5.4. FORMATIONS .....	32
3.6. STRATEGIE DE REHABILITATION DE BIEFS NAVIGABLES.....	38
3.7. LA STRATEGIE DE L'ENTRETIEN PAR LES CLER PROFESSIONNALISES .....	40
3.8. LA STRATEGIE DE PROMOTION DES BONNES PRATIQUES .....	42
3.8.1. LES BARRIERES DE PLUIES ET CONTROLE DES SURCHARGES.....	42
3.8.2. LES TRACASSERIES ET LES TEXTES REGLEMENTAIRES .....	42
3.9. STRATEGIE DE GESTION DES RISQUES.....	42
3.10. STRATEGIE DE GESTION DES ENGAGEMENTS .....	42
3.11. STRATEGIE DE COMMUNICATION .....	43
3.12. STRATEGIE DE SUIVI ET EVALUATION .....	48

## Acronymes

AT (I/N)	Assistant Technique (International/National)
BAD	Banque Africaine de Développement
BCDC	Banque Commerciale du Congo
CENADEP	Centre d'Appui National au développement et à la Participation Populaire
COORDICLER	Coordination des CLER (niveau territoire)
CPR	Commission provinciale routière
CS	Convention spécifique
CSC	Cahier Spécial des Charges
CTB	Coopération Technique Belge
CVD	Comité Villageois de Développement
DTF	Dossier Technique et Financier
DVDA	Direction des Voies de Desserte Agricole
EDUT	Programme d'appui à l'Education dans la Tshopo Province Orientale
ETD	Entité territoriale décentralisée
EUR	Euro
FEC	Fédération des Entreprises Congolaises
FEDECLER	Fédération des CLER (niveau district)
HIMO	Haute Intensité de Main-d'œuvre
IPAPEL	Inspection Provinciale de l'Agriculture, de la pêche et de l'élevage
IOV	Indicateurs Objectivement Vérifiables
ONG(D)	Organisation Non Gouvernementale (de Développement)
OR	Office des Routes
OVD	Office des Voiries et Drainage
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PME	Petite ou Moyenne Entreprise
PREPICO	Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo
PRODAT	Programme de Développement Agricole dans le District de la Tshopo, Province Orientale
PRODEKK	Programme de Désenclavement dans le Kwilu et Kwango
PRODEKOR	Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental
PRODET	Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale
RDC	République Démocratique du Congo
REDD+	Programme national des nations unies en RDC pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation
SIG	Système d'Information Géographique
SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
STD	Service Technique Déconcentré
TDR	Termes de Référence
ITPR	Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction
UE	Union Européenne

## FICHE DE L'INTERVENTION PRODET

Pays	RDC
NOM PROJET	PRODET (Programme de Désenclavement dans la Tshopo)
NUMERO INTERVENTION	<b>NN 3013817</b>
CODE PROJET	<b>RDC 12 178 11</b>
ZONE D'INTERVENTION	TSHOPO dans les territoires d'Opala, Banalia et Isangi
BUDGET	20.000.000 euro
INSTANCE PARTENAIRE	Ministère provincial en charge de l'Agriculture et Développement Rural
DATE CONVENTION SPECIFIQUE	6 Novembre 2014
FIN DU PROJET	6 Novembre 2019
EXPIRATION CS	5 Novembre 2021
DURÉE (MOIS)	84 mois (projet 60 mois)
GROUPES CIBLES	<p>Les Populations (Agriculteurs et Autres) habitant les Zones d'interventions,</p> <p>Les consommateurs des villes approvisionnées par les zones d'intervention du projet</p> <p>Les transporteurs qui utilisent les routes réhabilitées et entretenues,</p> <p>Les CLER et COORDICLER qui entretiennent les routes,</p> <p>Les PME de prestation de services, travaux et fournitures</p> <p>Les Ministères Partenaires et fonctionnaires (Renforcement des capacités)</p> <p>La Province Maître d'Ouvrage des routes de dessertes agricoles</p>
OBJECTIF GLOBAL	Les Revenus des exploitants familiaux dans les Zones cibles du district de la TSHOPO sont augmentés grâce à une relance durable de la production agricole et contribuent à la réduction de la pauvreté
OBJECTIF SPECIFIQUE	Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau multimodal fonctionnel et durable
RESULTATS	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée</li> <li>2. Un réseau multimodal de transport est réhabilité</li> <li>3. Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</li> <li>4. Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées.</li> </ol>

## 1. INTRODUCTION

Le présent rapport présente l'état des lieux du programme de désenclavement dans la Tshopo à son démarrage, les stratégies opérationnelles de mise en œuvre des activités en vue de l'atteinte des objectifs fixés et les conclusions et l'avancement de différentes études exécutées.

Il fait aussi une description des acteurs et partenaires impliqués dans l'intervention, des moyens disponibles (ressources et organisation) pour la mise en œuvre du projet.

Le rapport présente également les matrices de gestion des risques, des engagements et de suivi-évaluation.

Il a l'avantage de montrer aux parties prenantes la façon dont l'équipe du projet conduit les travaux des études de base, la réalisation des activités projetées, **pour diminuer le coût des transports**, fondées sur les axes d'intervention, à savoir :

Stratégie	Pour
Une Approche réseau multimodale	Une continuité de la mobilité dans le respect et la protection de l'environnement
L'utilisation de la nouvelle approche de réhabilitation et d'entretien	L'adaptation des Gabarits au niveau de service, optimisation des ressources et facilitation des travaux d'entretien,
La structuration et la formation des COORDICLER/CLER	Une appropriation par les structures locales professionnalisées
La cession progressive du réseau réhabilité	Une responsabilisation du partenaire,
Une économie de transport	Une réduction efficiente du coût de transport



Difficultés dans le transport des biens et des personnes (par vélo et camion sur l'axe Opala en début de l'intervention)

## 1.1. Historique et aperçu de l'intervention

Le PRODET fait partie du Programme Provincial de la CTB et fait suite à plusieurs autres programmes antérieurs intervenus dans la province de la Tshopo et dans divers domaines ;

Programme	Secteur	Statut
PRODET (RDC1217811)	Désenclavement	En cours
PRODAT (RDC1217711)	Agriculture	En cours
EDUT (RDC1217911)	Education	En cours
PREPICO 2-3	Désenclavement	Achevé
PAIDECO	Appui institutionnel	Achevé
ASSNIP	Santé	Achevé
APEV	Agriculture	Achevé
AIMAP	Appui institutionnel	Achevé
MODAC	Désenclavement	Achevé
AICB	Education et santé	Achevé

Les impacts infra structureux de la mise en œuvre de ces différents programmes sont visibles dans la ville de Kisangani et dans les territoires de la Tshopo comme le démontrent les quelques vues thématiques suivantes :



Bureau communal de Makiso



Salle polyvalente à Isangi



Bac de Kisangani



Hangard d'attente : embarcadère du bac Kisangani



Marché de Kabondo à Kisangani



Pont Lotuli sur Kisangani Yangambi



Pont Yenge axe Opala par PREPICO3



Yangambi Baleinière fourni par PAIDECO

## 1.2. Documents de référence du Programme

Les documents de référence du programme de désenclavement dans la Tshopo sont :

- La Convention Spécifique (CS) signée le 06 novembre 2014
- Le Document Technique et Financier (DTF) signé en octobre 2014.  
Le DTF et la CS ont été officiellement transmis à l'administration provinciale en charge de l'agriculture et du développement rural en novembre 2014.
- La nouvelle approche de réhabilitation et d'entretien dont la mise en œuvre permet l'aménagement progressif des routes en tenant compte du trafic avec un accent sur la professionnalisation des Cler, structures d'entretien et sur la pérennisation du patrimoine routier.
- Les Plans d'Action Prioritaires de la Tshopo : Une attention est accordée aux différents Plans d'Aménagement Provinciaux de la Tshopo pour assurer un ancrage au niveau provincial et territorial des programmes du secteur routier.

### 1.3. Groupe cible/ Acteurs de mise en œuvre

Une identification des acteurs intervenant dans le PRODET a été réalisée dès le démarrage du projet et les conclusions se présentent comme suit.

Acteurs identifiés DTF	Acteurs retenus
	La population de la Tshopo et des Provinces environnantes
	Le Gouverneur Provincial en tant que maître d'ouvrage des infrastructures de la Province
Le Ministère Provincial de Travaux Publics et Infrastructure (MPTPI) en tant que maître d'ouvrage du réseau routier	Le Ministère Provincial en charge des Travaux Publics et Infrastructure
Le Ministère provincial de l'Agriculture, Pêche, Elevage et Développement rural, Environnement et Conservation de la Nature,	Le Ministère provincial en charge de l'Agriculture et Développement rural
Les organisations et entrepreneurs privés actifs dans le domaine agro-industriel	Les organisations et entrepreneurs privés actifs dans le domaine agro-industriel
La DVDA, en tant qu'organisme de l'Etat en charge des routes de desserte agricole, et en tant que spécialiste de la méthode HIMO et des formations dans la matière ;	La DVDA, en tant qu'organisme de l'Etat en charge des routes de desserte agricole, et en tant que spécialiste de la méthode HIMO et des formations dans la matière
L'Office des Routes, propriétaire et exploitant de la plupart des bacs en RDC, qui dispose d'ateliers, de chantiers navals et de stock de pièces de rechange. L'OR sera aussi sollicité pour les travaux mécanisés où c'est possible, et est le maître d'œuvre des tronçons de routes provinciales et nationales incluses dans ce programme ;	L'Office des Routes, propriétaire et exploitant de la plupart des bacs en RDC, qui dispose d'ateliers, de chantiers navals et de stock de pièces de rechange. L'OR sera aussi sollicité pour les travaux mécanisés où c'est possible, et est le maître d'œuvre des tronçons de routes provinciales et nationales incluses dans ce programme ;
La Commission Provinciale Routière (dès sa constitution), en tant que maître d'ouvrage délégué	La Commission Provinciale Routière
Les CLER, en tant qu'organisme décentralisé d'entretien des routes et la structure pyramidale qui les chapeaute (COORDICLER, FEDECLER);	Les CLER, en tant qu'organisme décentralisé d'entretien des routes et la structure pyramidale qui les chapeaute (COORDICLER, FEDECLER);
Les ONG et PME, qui exécutent les travaux de réhabilitation et/ou entretien	<ul style="list-style-type: none"> <li>- PME, qui exécutent les travaux de réhabilitation et/ou entretien et fournitures,</li> <li>- BE qui fournissent les services</li> </ul>
Le FONER	Le FONER
Les partenaires privés qui sont bénéficiaires de la route et contribuent à l'entretien routier (associations camionneurs, etc.)	Les partenaires privés qui sont bénéficiaires de la route et contribuent à l'entretien routier (associations camionneurs, etc.)
Les CVD, en tant qu'entité de base au niveau local, qui constituent l'Assemblée Générale des CLER	Les CVD, en tant qu'entité de base au niveau local, qui constituent l'Assemblée Générale des CLER
Les CCP/CARG dans leurs fonctions de concertation, notamment associés aux processus de planification du réseau et au suivi des travaux.	Les CCP/CARG dans leurs fonctions de concertation, notamment associés aux processus de planification du réseau et au suivi des travaux.
L'ACCO, en tant que défenseurs des droits des utilisateurs principaux des routes ainsi que la FEC, qui travaille à un niveau plus général au soutien de l'entrepreneuriat	L'ACCO, en tant que défenseurs des droits des utilisateurs principaux des routes ainsi que la FEC, qui travaille à un niveau plus général au soutien de l'entrepreneuriat



## 1.4. Organisation humaine et matérielle de la mise en œuvre

Le Programme Provincial de la CTB/ Tshopo se caractérise par la mise en commun des ressources humaines et matérielles pour réaliser des économies d'échelles et développer des synergies entre les différents programmes. Ce qui se justifie par une unicité d'administration financière et logistique.

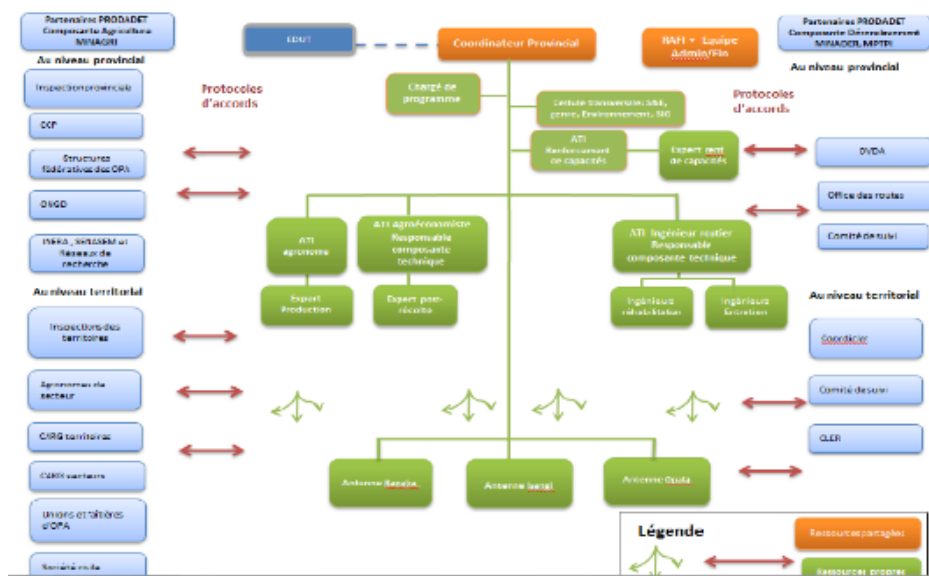
### 1.4.1. Organigramme du PRODET

Le point des ressources humaines de PRODET en dehors des administratifs, des financiers et des logisticiens est le suivant :

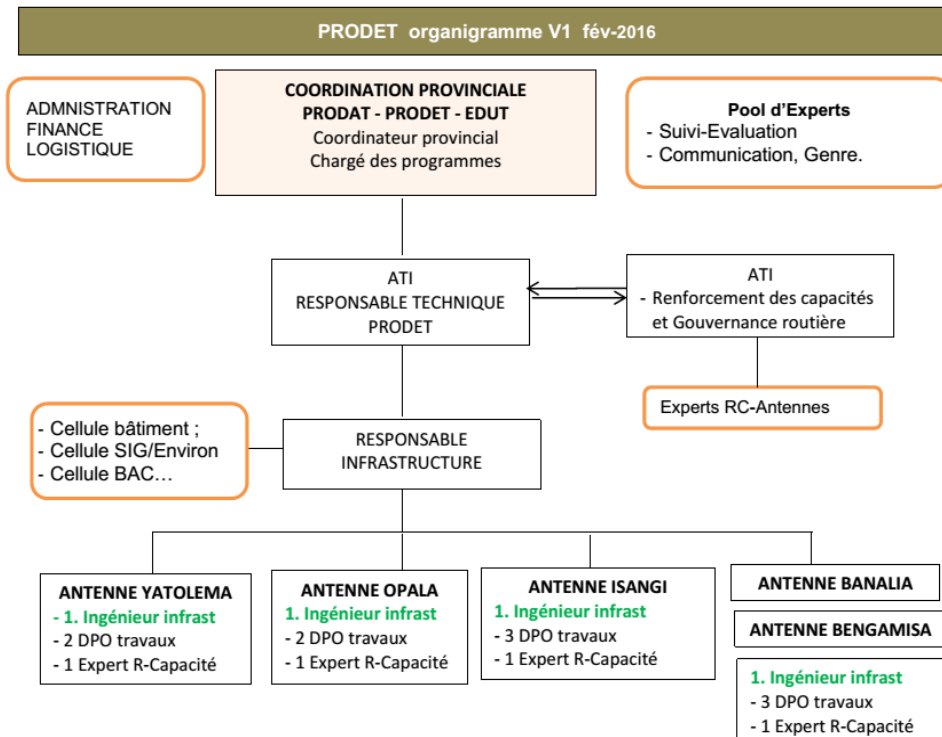
Ressources spécifique PRODET	Statut		
	Prévu	Besoin	Mobilisé
ATI Responsable technique	1	1	Mobilisé
Ingénieur Responsable Infrastructure	1	1	Mobilisé
Ingénieurs Infrastructures	3	4	4 Mobilisés
Ingénieur Electro mécanicien Bac/fluvial	1	1	Mobilisé
Ingénieur de contrôle (DPO)	Variable	12	10 Mobilisés IPDR+ITPR
<b>Ressource partagé PRODAT-PRODET-EDUT</b>			
ATI/Renforcement de capacité	1	1	Mobilisé
Architecte	0	1	Mobilisé
SIG	1	1	Mobilisé
Environnementaliste	1	0	
Expert communication		1	Mobilisé
Expert suivi-Evaluation		1	Mobilisé
Coordinateur Antenne Opala, Banalia, Isangi	3	3	2 Mobilisé (Agronomes)
Coordinateur Antenne Bengamisa, Yatolema	0	2	2 Mobilisé (RC)
Renforcement de capacité (DPO)	0	2	2 Mobilisés IPDR

L'organigramme général du Programme Provincial de la CTB dans la Tshopo, indiqué dans le DTF est le suivant :

#### 4.1.4 Organigramme spécifique des ressources PRODAT et du PRODET au démarrage



Cet organigramme a fait l'objet d'une adaptation sectorielle dès le démarrage des programmes. Pour le PRODET la dernière version présentée à la SMCL01 est le suivant :



### 1.4.2. Ressources matérielles du PRODET

Le PRODET a utilisé quelques ressources matérielles de PREPICO3 au démarrage notamment : Véhicules et motos. L'ensemble de ce matériel a été cédé aux partenaires destinataires à l'exception d'un pickup mono cabine, pour répondre aux besoins logistiques du programme.

Actuellement le parc de matériel PRODET se présente comme suit :

Matériel	Nombre	Etat
Gros compacteur	2	Neuf/ PREPICO3
Petit compacteur	9	Neuf
Rouleau lisse tractable	3	Reconditionné/ PREPICO3
Véhicules	7	Neuf (4 acquis et 3 commandés)
Véhicule Pickup	1	PREPICO3
Motos	5	PREPICO3 cédés aux partenaires
Motos	16	neuf

### 1.4.3. Bureau antenne de Kisangani

Le PRODET comme le PRODAT, EDUT et la coordination CTB/Tshopo sont installés dans le bâtiment 1925 mis à disposition par la Province.

La disponibilité en bureaux s'avère très insuffisante. La coordination des programmes a décidé de prendre un nouveau bâtiment pour répondre au besoin en bureaux de l'intervention.

## 2. LES ETUDES DE BASES

### 2.1. Objectifs des études de base

Ce Rapport Baseline présente les résultats des travaux réalisés dans le cadre de des études de base par PRODET et l'avancement d'autres études qui permettent de mieux cerner le contexte et d'avoir un cadre de référence au démarrage et en cours d'intervention.

Ces études concernent les thématiques suivantes ainsi que l'état d'avancement de leur réalisation.

Projet d'étude de base	Statut	Observation
- Les ménages ruraux	Achevé	
- L'identification et priorisation de réseau multimodal première programmation	Achevé	
- Nouvelle approche de réhabilitation et d'entretien	Achevé	
- Identification sommaire des biefs navigable Banalia et Opala	En cours	Achevé pour Banalia
- Diagnostic des services techniques déconcentrés	Achevé	
- Diagnostic des OPA	Achevé	
- Les études environnementales et socio-économiques des axes priorités	En cours	
- Les études techniques économiques et environnementales des biefs navigables	En cours	
- Les risques liés à l'intervention	Achevés	
- Les engagements de l'intervention	Achevé	
- Le système de suivi évaluation	Achevé	
- Le système de communication	Achevé	
- La planification générale de l'intervention	Achevé	
- Diagnostic des radios communautaires et des clubs d'écoute	En cours	
- Les coûts économiques des travaux	Non démarré	
- Orientation de la CPR	Non démarré	
- Synoptique des acteurs et interactions dans les routes	Non démarré	

## 2.2. Les produits des études de base

Les principales conclusions des études ainsi que les actions entreprises sont résumés dans le tableau suivant

Projet d'étude de base	Objectif/ Informations à rechercher, Principaux enseignements/ Analyse des résultats	Actions entreprises ou à entreprendre par PRODET	Produit obtenu
- Les ménages ruraux	Evaluer les conditions de vie des ménages ruraux et fournir les données de base sur les coûts des transports des biens;	Renseigner la matrice de suivi-évaluation. Utiliser les données de quantités de production dans les calculs d'économie de transport	1 rapport Disponible
- L'identification et priorisation de réseau multimodal première programmation	Choix des axes à réhabiliter, suite aux expressions de besoins des CARG, prospection technique des axes, priorisation participative au niveau territorial	Les axes priorités tiennent compte des bassins de production	2 rapports (Banalia et Opala) Disponibles
- Nouvelle approche de réhabilitation et d'entretien	Vision commune d'aménagement d'un réseau multimodal entre les différentes Provinces de mise en œuvre du désenclavement. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Viser le niveau de service et atteindre les standards progressivement ;</li> <li>- Professionnaliser les CLER, structures par excellence d'entretien des pistes rurales ;</li> <li>- Orienter la CPR dans son rôle de maître d'ouvrage délégué et cadre de concertation et de décision ;</li> <li>- Gérer le parc matériel des programmes.</li> </ul>	Vulgariser la nouvelle approche et mettre en œuvre les indications	1 document stratégique disponible
- Identification sommaire des biefs navigable Banalia et Opala	Identifier et prospector sommairement les biefs navigables et préparer les études techniques, économiques et environnementales	Les données de base d'identification sont disponibles et utilisées pour élaborer les TDR des études.	1 rapport (Banalia) Disponible
- Diagnostic des services techniques déconcentrés	Etablir un état de lieu en termes de disponibilité de ressources humaines disponibilité en infrastructures et en équipement servant des bureaux, et la disponibilité de compétence,	Deux stagiaires de l'école nationale de l'administration « ENA » ont effectué un stage de 3 mois au sein de PRODET&PRODAT	Rapports des stagiaires de l'ENA disponibles
- Diagnostic des OP	Identification de leurs existences leurs localisations physiques leurs organisations (organigrammes) leurs administrations (statut PV de des assemblées générales leurs réunions documents légaux	Convention des subsides avec l'IPDR/SNCOOP pour des actions de renforcement	Draft de la convention disponible
- Les études environnementales et socio-économiques des axes	Pour la mise en place du plan de gestion environnemental et social (PGE)	Lancement du marché d'EIES pour l'ensemble du réseau de la première programmation	TDR disponibles

- Les études techniques, économiques et environnementales des biefs navigables	La faisabilité technique et évaluation des coûts	Lancement du marché	En cours
- Les risques liés à l'intervention	Mise à jour des risques et leur suivi	Matrice des risques	Disponible dans le MONOP
- Les engagements de l'intervention	Mise à jour des engagements des parties contractantes et leur suivi	Registre des engagements	Disponible dans le MONOP
- Le système de suivi évaluation	Affinage du cadre logique du DTF, collecte des informations, détermination des valeurs de références, détermination des valeurs cibles et mise à jour de la matrice de suivi-évaluation	Matrice de suivi-évaluation	Disponible dans le MONOP
- Le système de communication	Stratégie commune de communication externe et interne en lien avec PRODAT, EDUT et PRODET	Stratégie de communication	Document stratégique En cours
- La planification générale de l'intervention	Vue d'ensemble des activités jusqu'à la fin du programme avec les séquençages trimestrielle, semestrielle et annuel	Planification Générale opérationnelle et financière	Disponible
- Analyse de la multi modalité en lien avec l'économie de transport	Choix des axes routiers par le CARG, processus de priorisation par le PRODET, prospection des biefs navigables, études de faisabilité technique,	Réseau multimodal, cohérent et fonctionnel, désenclavant prioritairement les bassins de production et qui participe efficacement à la réduction des coûts de transport	
- Orientation de la CPR	Orientation sur la mission principale de la CPR : rôle, mission, maîtrise d'ouvrage, cadre de concertation et des décisions, planification et gestion du patrimoine routier, lien avec la cellule infrastructure nationale	Une CPR avec un statut et une mission clairement définie. Harmonisation des différents programmes provinciaux de désenclavement	

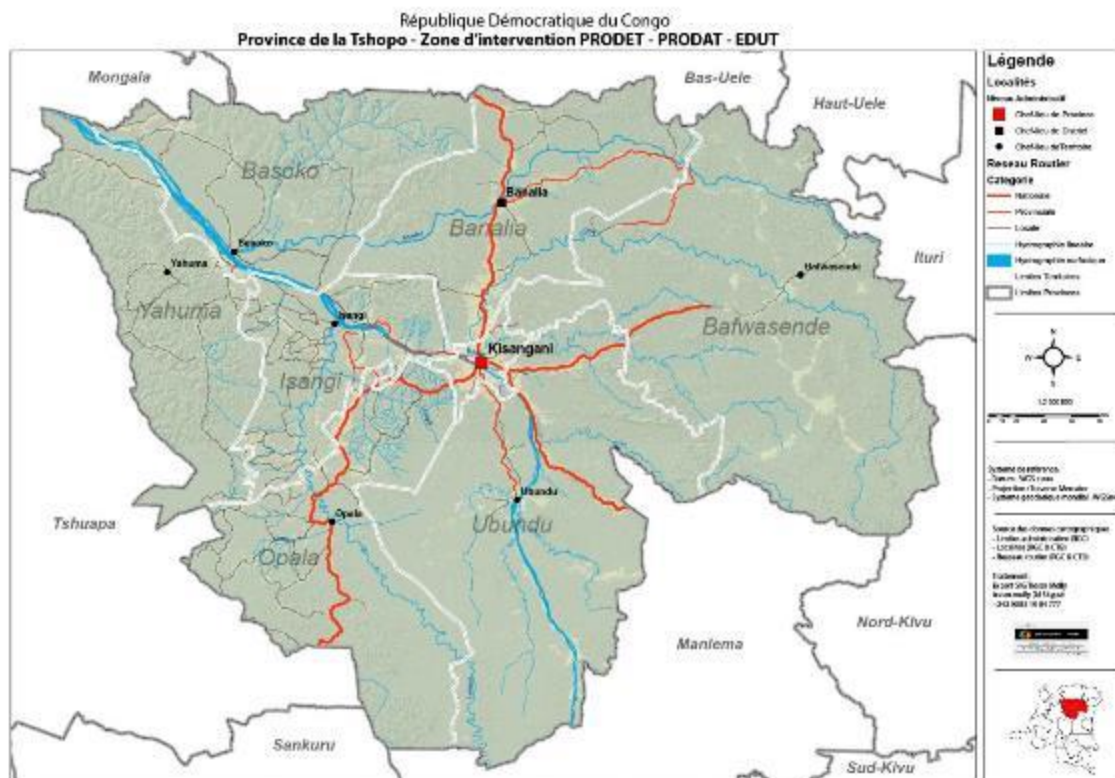
### 2.3. Les matrices de gestion

Les résultats des études de base réalisées à ce jour, ont permis l'élaboration, l'actualisation et mise à jour des matrices ci-après.

- La matrice de gestion du système suivi-évaluation
- La matrice de gestion des risques
- La matrice de gestion des engagements
- La planification générale

### 3. STRATEGIES OPERATIONNELLES

La Tshopo a une superficie de 197.657 km<sup>2</sup> et comprend les territoires de Bafwasende, Banalia, Basoko, Isangi, Opala, Ubundu, et Yahuma ainsi que la ville de Kisangani représentée sur la carte administrative ci-dessous.



#### **Système de transport**

Le transport dans la Province Tshopo est multimode par excellence et comprend le transport routier, fluvial, ferroviaire et aérien.

Le chef-lieu de la Tshopo, Kisangani, dispose d'un aéroport international, et se trouve sur l'artère fluviale du pays entier, le fleuve Congo.

#### **Le transport routier**

Dans la Tshopo, le réseau routier est dans un état d'abandon quasi-total au démarrage de l'intervention, en dehors de quelques tronçons ayant bénéficiés des interventions des programmes des PTF notamment la CTB et des initiatives locales privées.

Sur ces routes, le transport par camion se limite à des distances très limitée qui ne dépassent pas 200 km. Dans ces conditions, en dehors des zones périurbaines, seuls les vélos et les motos assurent le transport des personnes et des biens sur les routes et pistes.

#### **Le transport fluvial**

Outre le fleuve Congo certains de ses affluents sont navigables ou le sont partiellement : la Lindi (450 km) navigable sur des tronçons, l'Aruwimi (280 km praticable jusqu'à Basoko), la Lomami (390 km dont 240 km praticables) et la Lobaie (100km) partiellement navigable

### 3.1. La Stratégie générale

La stratégie générale de mise en œuvre du PRODET s'articule autour des principes généraux indiqués dans le DTF :

- L'alignement sur les politiques et stratégies nationales et provinciales
- Une inscription dans le processus de décentralisation à travers un ancrage au niveau provincial et territorial (prise en compte des Plans de développement existants et renforcement des liens entre les différents niveaux) et l'amélioration de la gouvernance;
- La valorisation des acquis des interventions belges dans la province ainsi que des expériences probantes d'autres interventions;
- La prise en compte systématique des thèmes transversaux que sont, la bonne gouvernance, la préservation de l'environnement et la promotion de l'égalité hommes/femmes
- La complémentarité et des synergies concrètes avec les projets provinciaux sur l'éducation et l'agriculture.

#### Les approches d'intervention

- Une concentration géographique par bassins de production qui vise la recherche de résultats et l'amélioration du système agricole à travers le développement des principales spéculations et à bénéfice de l'ensemble des secteurs et des territoires d'intervention ;
- Une double approche d'appui direct et d'accompagnement à travers le renforcement des capacités des acteurs ayant comme objectif l'appropriation et la durabilité des activités et de leur financement par les partenaires/bénéficiaires ;
- Une mise en œuvre par phases et selon la logique de concentration géographique par bassins de production afin de réaliser un accompagnement de proximité des acteurs et de favoriser la redevabilité des actions menées ;
- L'utilisation de différentes modalités de financement pour adapter l'offre de services du programme aux besoins spécifiques des groupes cibles de manière à garantir une plus grande appropriation de la part des organisations partenaires

#### Le composant désenclavement

- La réhabilitation d'une partie du réseau multimodal de transport pour améliorer son état et pour le remettre à un standard adéquat ;
- L'accès aux bassins de production et aux marchés agricoles ;
- L'appui, en parallèle de la réhabilitation, au maître d'ouvrage provincial ;
- L'entretien, pendant une phase transitoire, des réseaux réhabilités en anticipant et tout en stimulant une reprise par le maître d'ouvrage congolais;
- La protection des réseaux de transport contre une dégradation anthropogène, par des mesures de sensibilisation mais aussi par un appui aux autorités dans la mise en place des mesures de pénalisation ;
- Le soutien à la lutte contre les tracasseries et à la baisse de la corruption dans le secteur du transport ;
- L'appui à la participation de la société civile et à une meilleure transparence dans la gestion des financements destinés à l'entretien des réseaux de transport.

## La stratégie pour diminuer les coûts de transport

Suivant l'analyse de la situation, la stratégie du composant désenclavement est de stimuler un changement en attaquant les causes même de la situation actuelle, qu'elles soient techniques ou de nature plutôt gouvernance, ceci afin de diminuer le coût total du transport et tout en restant dans le mandat d'une coopération bilatérale. Ainsi, la stratégie est de

- Réhabiliter une partie du réseau multimodal de transport pour améliorer son état et pour le remettre à un standard adéquat ;
- Appuyer, en parallèle de la réhabilitation, le maître d'ouvrage, dont la faiblesse actuelle est récurrente dans l'analyse de la situation ;
- Entretenir ces réseaux réhabilités en anticipant et tout en stimulant une reprise par le maître d'ouvrage congolais, pendant une phase transitoire ;
- Protéger ces réseaux contre une dégradation anthropogène, par des mesures (douces) de sensibilisation mais aussi par un appui aux autorités dans la mise en place des mesures dures (pénalisation) ;
- Lutter contre les tracasseries et la corruption dans le secteur de transport ;
- Favoriser la participation de la société civile et la transparence dans la gestion des financements d'entretien via des comités de suivi et une meilleure communication ;
- Favoriser les avantages d'échelle dans le transport ;

## La planification générale de mise en œuvre

Le chronogramme actualisé en tenant compte des travaux charnière entre PREPICO3 et PRODET, de l'installation de l'équipe PRODAT

A	01	La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée	2015	2016	2017	2018	2019
01	01	Appui à l'organisation de la maîtrise d'ouvrage provinciale					
01	02	Appui au fonctionnement de la maîtrise d'ouvrage provinciale					
01	03	Renforcement des capacités humaines					
01	04	Renforcement des capacités matérielles (bâtiment, matériel)					
A	02	Un réseau multimodal de transport est réhabilité					
02	01	Priorisation des axes à réhabiliter					
02	02	Etude d'impact + Plan de mitigation (EIES + PGES)					
02	03	Formation des structures					
02	04	Achat d'outillage et d'équipement					
02	05	Réhabilitation des infrastructures routières et fluviales					
02	06	Ingénieurs routiers réhabilitation					
A	03	Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales					
03	01	Mise en place des structures locales d'entretien					
03	02	Accompagnement et formation des structures locales					
03	03	Travaux d'entretien					
03	04	Supervision de l'entretien (10%)					
03	05	Ingénieurs routiers entretien					
A	04	Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées.					
04	01	Appui à la lutte anti-tracasserie					
04	02	Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier					
04	03	Mise en place d'installations de réglementation du trafic					



## Phasage général du programme

PHASAGE GLOBAL DE MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITES			
Phase1	Phase2	Phase3	Phase4
Charnière 2014-2016	Etude de base 2015-2016	Réalisation 2016-2018	Réalisation 2017-2019
➤ Poursuite des travaux de réhabilitation pertinente amorcée par PREPICO3	➤ Priorisation des axes à réhabiliter du PPP, par PRODET et leurs études technique et EIES après validation par la CPR/Tshopo	➤ Réhabilitation des axes priorités du PPP	➤ Réhabilitation des axes priorités du DPP par PRODET
	➤ Démarrage des travaux de réouverture des axes priorités du PPP	➤ Priorisation des axes à réhabiliter du DPP, par PRODET et leurs études technique et EIES après validation par la CPR/Tshopo	➤ Entretien et transfèrement d'axes réhabilités
➤ Entretien des axes pertinents réhabilités par PREPICO3			
	➤ Entretien améliorants des axes à transférer	➤ Entretien et transfèrement d'axes réhabilités	
➤ -Renforcement des capacités des STD, ED, CPR, CLER et Coordicler			
➤ Appui à la bonne gouvernance routière			

### 3.2. La Stratégie d'appui à la MO provinciale et aux ST

La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée : L'atteinte du résultat 1 de l'intervention est basé sur :

- L'appui à la création et au fonctionnement de la Commission Provinciale Routière de la Tshopo.

Cet appui se caractérise principalement par un appui au fonctionnement du secrétariat technique de la CPR. Cet organe est chargé de **l'assistance décisionnelle au maître d'ouvrage** en mettant à sa disposition les inventaires routiers notamment par une cartographie détaillée réalisée par une unité SIG, une programmation de réhabilitation et d'entretien et une ébauche d'organisation des ressources financières mobilisables pour une gestion durable du réseau.

Le modèle mis en place tient compte de la nécessaire prise en charge financière à terme de la CPR par le budget provincial et donc des contraintes de celui-ci.

- Un appui à la capacité technique de maîtrise d'ouvrage qui sera apporté par le biais de conventions de subsides aux administrations compétentes et par la formation continue notamment des DPO appelés à être normalement des cadres de l'administration provinciale
- Un appui à la coordination des interventions sur le réseau routier
- Un appui à la conceptualisation d'un modèle de transport multimodal intégrant notamment le transport fluvial primaire et secondaire dans le cadre de la commercialisation des productions agricoles accompagnées par le programme agricole et dont l'évacuation doit être garantie afin de permettre une augmentation durable de la production

### 3.3. La Stratégie de réhabilitation de réseau multimodal de transport

#### 3.3.1. Nouvelle approche :

La stratégie de la réhabilitation est liée à la nouvelle approche de réhabilitation développée et harmonisée par les 3 programmes sectoriels de désenclavement de la CTB en RDC.

Cette nouvelle approche a été développée suite à une nécessité permanente de trouver des méthodes adéquates (coût/qualité) à l'instar des normes et standards nationaux ou internationaux établis pour assurer la durabilité des investissements.

A travers les différents projets précédents certains constats ont été mis en évidence démontrant les limites des travaux de réhabilitation et d'entretien des routes lié à l'application stricte des normes et standard de la DVDA :

- des emprises très larges
- une élimination systématique du couvert végétal et un décapage de la plateforme des axes routiers, favorisant l'érosion et augmentant les coûts de l'entretien.
- des besoins en financement nécessaires pour l'entretien des routes qui dépassant les capacités financières et organisationnelles des administrations locales
- des petits équipements non adaptés aux importants travaux d'entretien du aux surcharges des camions (souvent plus de 40 T sur des pistes en terre adéquates pour des camions de 15T à 20T)
- Pas de respects des barrières de pluies
- Etc...

La nouvelle approche se base sur un aménagement progressif des axes intimement lié au trafic, un transfert graduel des actions d'entretien au partenaire, une contribution croissante des administrations provinciales à l'entretien des infrastructures rurales et une bonne gouvernance de l'utilisation des axes.

Elle vise à :

- Réduire le coût de l'entretien des routes, tout en augmentant la durée d'utilisation;
- Utiliser de façon efficiente les ressources financières, en investissant sur ce qui est rigoureusement nécessaire;
- Assurer une praticabilité en toutes saisons tenant compte du confort (vitesse raisonnable) et de la sécurité ;
- Accentuer au maximum l'aspect multi modalité pour contribuer de façon significative à la réduction du coût de transport ;
- Mitiger au maximum l'impact sur l'environnement.

La méthode utilisée est l' HIMO complétée par la méthode HIE (Haute Intensité d'Équipements) sur des parties sensibles/difficiles.

*Elle repose sur des estimations du trafic potentiel (quantitatif et qualitatif), à court, moyen et long terme et sur les estimations du potentiel socio-économique des bassins de production : lieux d'activités des programmes agricoles de la CTB, mais aussi des axes à réhabiliter dans la vision d'un intérêt de reprise effective en entretien par la province.*

Dans une approche d'aménagement progressif, les largeurs minimales pourront être réduites en rapport au niveau de fréquentation de la route, tout en prévoyant des aires de

dépassement, en cas de nécessité.

On évitera au mieux de dé-végétaliser complètement (élimination de toute la végétation) sur l'emprise de la route pour limiter l'érosion et aussi éviter d'augmenter les coûts de l'entretien. La stratégie de réhabilitation de la nouvelle approche d'aménagement progressif se décline en quatre niveaux de service en sachant que les interventions de la CTB s'orientent surtout sur le niveau de base et le niveau 1 :

- **Niveau de service de base,**

Il s'agit d'intervenir uniquement sur les points de ruptures par la construction ou la réhabilitation des ouvrages d'art et par le traitement des bourbiers de façon mécanisé si nécessaire pour une continuité de l'utilisation de la route en toutes saisons.

- **Niveau de service 1 :**

A ce niveau de service, on parle de piste améliorée avec travaux préparatoires, traitement de tous les points chauds, ouvrage d'art définitif, permanence de la viabilité (qualité de la surface de la route directement perceptible par les usagers). Ceci pour un trafic maximal de +/- 25 véh/J

- **Niveau de service 2 :**

C'est le cas de routes gravillonnées sur toute la longueur. Il s'agit de route en terre avec réhabilitation complète, pour une permanence des qualités routières de la surface de roulement. Le trafic maximal est de l'ordre de 50 véh/J.

- **Niveau de service 3 :**

Cela consiste à l'asphaltage de la route et ceci dépasse le cadre de nos interventions. Couche de roulement systématique (totalement) en matériaux sélectionnés ou stabilisés; Le trafic maximal est de 80 véh/J

### 3.3.2. MULTIMODALITE

#### ➤ Contexte générale

La République démocratique du Congo a épousé l'approche du développement à la base, en promouvant notamment les activités agricoles comme secteur prioritaire contribuant à la réduction de la pauvreté tout en favorisant l'autosuffisance des populations locales. Cette vision nationale ne peut être rendue possible que si les populations locales ont la facilité d'évacuer leurs productions vers les grands centres de consommation ou de concentration et d'importer en retour les produits manufacturiers.

Or les voies d'accès sont d'une façon générale non-praticable. Face à de telles difficultés, les populations locales éprouvent des difficultés à se déplacer et sont condamnées à produire juste pour une consommation locale. D'où l'importance de construction, de réhabilitation des routes ou pistes de desserte agricole mais aussi l'entretien et balisage des voies fluviales.

Plusieurs services tant étatiques que privés s'investissent dans l'amélioration de modes de transport pour l'atteinte de cet objectif dont l'OR, la DVDA, la RVF et le Transcom notamment.

Environ 87.300 km de routes d'intérêt local ou de desserte agricole sont à charge du Ministère du Développement Rural, sous la gestion de la Direction des Voies de Desserte Agricole « DVDA en sigle » et l'Office des routes « OR » se concentrent sur l'aménagement, la construction, l'entretien, la modernisation des routes à caractère national, des grands ouvrages d'art, et des bacs associés aux routes.

Un autre maillon de la chaîne est la Régie des voies fluviales « RVF » pour ce qui concerne les navigations fluviales, notamment sur le fleuve Congo. Par contre le Transcom s'occupe des affluents ainsi que de toutes les autres rivières du pays.

L'Agence belge de développement intervient dans le cadre du « désenclavement » des milieux ruraux pour contribuer à la mise à disposition des populations d'un réseau multimodale de transport fonctionnel et durable.

### ➤ Contexte spécifique

La lutte contre l'insuffisance alimentaire en RDC se confronte à un défi de financement immense, notamment pour la création et l'entretien des infrastructures routières, pistes rurales et dessertes agricoles ;

La voie d'eau est l'instrument de mobilité de meilleur marché. La couverture hydrographique de la RDC est exceptionnelle. Malheureusement le modèle industriel de navigation, hérité de l'époque de la colonie, n'a jamais été transformé et n'est plus adapté pour diverses raisons dont la nature du marché (devenu intérieur et non extérieur), la disparition d'exploitations industrielles organisées se basant sur une industrie navale lourde et très structurée, une gestion calamiteuse d'entreprises publiques ou encore l'influence climatique catastrophique sur le niveau des rivières et du fleuve ;

Cette addition de constats impose une réflexion globale sur des mécanismes de relance aussi bien de l'exploitation des cours d'eau mais aussi d'une approche nouvelle pour relancer la production agricole.

Le principe coopératif semble intéressant dès lors qu'il permet une plus grande responsabilisation d'acteurs tout en repensant certains rôles techniques pour tenir compte de réalités morphologiques et bathymétriques ;

Les solutions avancées sont globales. Elles pourraient mobiliser des financements. Les bénéficiaires seraient multiples, à commencer par les agriculteurs, les transports (relance d'activités SCTP, meilleur contrôle d'unités navigantes), les infrastructures (créer une intensification de l'intermodalité, et donc une justification des moyens budgétaires sur des zones rurales ou de dessertes agricoles prioritaires).

L'approche se veut économique et non comptable. Elle se place sur un plan macroéconomique en s'attaquant à plusieurs piliers d'activité.

Le transport fluvial a des atouts non négligeables: très faible coût au tonne.km (en principe), peu d'entretien à faire sur le réseau, peu de pollution de l'environnement. Le programme veut donc stimuler cette forme de transport, qui contribue à l'objectif de la composante de diminuer les coûts de transport. Le district de la Tshopo se prête très bien au transport fluvial, avec de nombreux cours d'eau navigables et une culture de multimodalité déjà existante dans la population.

Cette activité concerne principalement la facilitation du transport fluvial par la construction ou réhabilitation des maillons manquants dans la chaîne multimodale, tels que les quais d'accostage ou les dépôts de transbordement.

Elle concerne également le curage de voies fluviales (principalement mais pas

exclusivement de catégorie 3 et 4). Il ne s'agit pas de grandes interventions comme le dragage, mais plutôt de travaux (en HIMO le plus possible) de débroussaillage et de balisage de petites rivières pour faciliter le trafic fluvial.

#### ➤ **Activités PRODET sur la multi modalité**

- Identifier les différents modes et moyens disponible de mobilité;
- Identifier les différents acteurs œuvrant dans le secteur du transport fluvial, et routier;
- Analyser les données récoltées sur terrain (coût du transport routier et fluvial, tonnage transporté, risques et accidents, qualité et type d'embarcations, avec des enquêtes origine-destination qui introduisent un élément explicatif) ;
- Proposer des mécanismes pour renforcer, optimiser et sécuriser le transport par voie fluvial ;
- Réhabiliter et entretenir les biefs navigables ;
- construction ou réhabilitation éventuelles des maillons manquants dans la chaîne multimodale, tels que les quais d'accostage ou les dépôts de transbordement

### 3.3.3. Etudes techniques

La méthodologie dans le processus de réhabilitation se définit en 5 points suivants :

#### ➤ **Identification et priorisation des axes**

Identification au niveau du territoire et des secteurs en tenant compte les besoins de désenclavement des bassins de production préalablement priorisés par les programmes agricoles.

Priorisation sur base des 3 grands critères : Localisation par rapport aux bassins de production, Désenclavement (accès aux services sociaux de base (marchés, santé, écoles, administrations) / approche multimodal et continuité du tronçon (liaison avec d'autres bassins de production) et Impact environnemental et social

Les résultats pour la première programmation sont présentés dans le tableau suivant.

#### ➤ **Études/évaluations techniques**

Se déclinent en 2 étapes :

Avant-Projet Sommaires (APS) : consiste en une analyse et un relevé de l'existant. Il propose aussi les aménagements (types d'interventions pour chaque segment) et les estimations financières.

Il donne également des indications sur les caractéristiques géotechniques du tracé existant ou sur des déviations (éventuelles).

Avant-Projet Détaillés (APD), il s'agit d'élaborer le dossier technique (description du tracé et du profil de la piste, des zones d'emprunt, des points d'eau, du tracé en plan, des profils (en long, en travers), des éléments d'ouvrages et de l'estimation du coût des travaux), qui permettra d'avoir une idée claire de la méthode de réhabilitation et de son temps de travaux

#### ➤ **Travaux préliminaires**

Les travaux préliminaires de réhabilitation des routes se font par les CLER. En effet, les

cantonniers se chargent du nettoyage ou travaux préparatoires, de l'élagage de la végétation.

Pour les tronçons en forêt ou en savane, où la végétation est dense ou abondante, on laisse pousser l'herbe sur la plateforme et on ne détruit pas la végétation sauf pour des raisons de sécurité. L'herbe a pour but de stabiliser les accotements et l'assiette de la route.

➤ **Exécution des travaux/Travaux proprement dit/réhabilitation**

La nouvelle approche de réhabilitation reste basée sur la méthode HIMO, mais elle peut être complétée par la méthode HIE (Haute Intensité d'Équipements).

➤ **Interventions mécanisées ou HIE et ouvrages d'art**

Ces opérations se font obligatoirement par des entreprises spécialisées disposant de la logistique nécessaire (compacteurs, niveleuses, bulldozer, pelles chargeuses, camions bennes, etc...).

Ces interventions mécanisées consistent au reprofilage, au rechargement, au gravillonnage, au compactage et à la réalisation des fossés de drainage. Le décapage se fait seulement dans le cas de présence d'argile pulvérulent ou de mauvais sol.

## PREMIERES PROGRAMMATION DE PRODET : 2016-2017

## SEQUENCAGE PRODET-PRODAT

TERRITOIRE DE BANALIA				Bassins de Production concernés	livraison par saison				Démarrage intervention PRODAT	Accessibilité actuelle
BASSINS	CLASSE MENT	AXES	KM		2016		2017			
BASSIN A	1 <sup>er</sup>	Bayangene-Kapalata	18	Bayangene pk 45 Kapalata Bobiti	Ouverture	B	Travaux	B	2017-A	Accessible
	2 <sup>ème</sup>	Badambila-Abulakama	22	Badambila	Ouverture	B	Travaux	B	2017-A	Non Accessible
BASSIN B	1 <sup>er</sup>	Banalia-Baloma	49	Banalia Centre Baloma	Ouverture	B	Travaux	B	2016-A	Moy Accessible
	2 <sup>ème</sup>	Bondjala-Bomboma :	19	Bondjala-Bomboma Bondjaba	Ouverture	B	Travaux	B	2016-B	Accessible
		Bief navigable Baloma Bandabila sur la Rivière Lindi					Ouverture	B	2017-B	Non Accessible
									2016-B	Moy Accessible
										Moy Accessible
TOTAL BANALIA			108							
TERRITOIRE DE OPALA				Bassins de Production concernés	livraison par saison				Démarrage intervention	Accessibilité actuelle
BASSINS	CLASSE MENT	AXES	KM		2016		2017			
Axe ultra prioritaire		YATE-OPALA CENTRE-SIMBELE- IILIPA	90	Opala centre, Losele Munene	Ouverture	A	Travaux	A	2016-B	Accessible
A	1 <sup>er</sup>	YAHILA - ILUNGA - ILOTA	10	Yatulia	Ouverture	B	Travaux	B	2015-B	Accessible
	2 <sup>ème</sup>	YATOLEMA - YASENDO	25	Yaongendia	Ouverture	B	Travaux	B	2016-A	Accessible
	3 <sup>ème</sup>	YAKOKO - YAOLONGA	14	Yaoka	Ouverture	B	Travaux	B	2016-B	Moy Accessible
	4 <sup>ème</sup>	YALUWE - LIKUNDU	19	Likundu	Ouverture	B	Travaux	B	2016-B	Moy Accessible
		YAHISILI-LIKUNDU	11	Likundu	Ouverture	B	Travaux	B		Moy Accessible
	5 <sup>ème</sup>	OLIFE - LIKUNDU	11	Likundu	Ouverture	B	Travaux	B	Moy Accessible	
6 <sup>ème</sup>	YAWAKA - YALOKWA (LISUMA)	22	Yaoka	Ouverture	B	Travaux	B	2016-B	Moy Accessible	
B	1 <sup>er</sup>	EKOLI-YALIPANGA-YALINA-LOKILO ETAT-YAMBALE	41	Yalina, Yaolonga	Ouverture	B	Travaux	B	2016-B	Non Accessible
	2 <sup>ème</sup>	YALIPANGA - IREMA	7	Yalina	Ouverture	B	Travaux	B	2017-B	Non Accessible
		Bief navigable Lilipa-Rivière Lomami					Ouverture	B	2016-B	Non Accessible
										Accessible
TOTAL OPALA			250							
			358							



➤ Séquençage des interventions PRODAT-PRODET : Première programmation



Bassins	Accessibilité			
	2016 A	2016 B	2017 A	2017 B
Yatulia				
Bondjaba				
Kapalata-Bobiti				
Yalina				

La carte du réseau routier PRODET et des bassins de production PRODAT (ci-joint)

### 3.3.4. Les modalités opérationnelles

Les chantiers HIMO nécessitent une organisation et un suivi plus important de la main d'œuvre.

Pour faciliter cette gestion, mais aussi pour avoir des montants des marchés permettant le développement des PME, les axes à réhabiliter ont été optimalement sectionnés en lots de tronçons allant de 8 à 10 Km.

Suivant les niveaux de qualité de la chaussée, ci-dessous, donnés par le schéma d'itinéraire, les interventions à prendre en compte sont donnés par le tableau ci-dessous:

NQC	Nomenclature des qualités de la chaussée	INTERVENTIONS
1	Chaussée en bonne forme et avec couche de roulement en matériaux sélectionnés.	
2	Chaussée en bonne forme sans couche de roulement.	<b>GRAVILLONNAGE</b> des points critiques / chauds
3	Chaussée sans forme et sans ravinements.	<b>ENTRETIEN AMÉLIORANT</b>
4	Chaussée avec ravines transversales ou avec tôles ondulées.	<b>REPROFILAGE LÉGER</b>
5	Chaussée avec érosions longitudinales n'affectant pas la couche d'assise ou avec trous de moins de 20 cm de profondeur.	<b>REPROFILAGE LOURD</b>
6	Chaussée fortement érodée ou défoncée (trous de plus de 20 cm de profondeur)	<b>REHABILITATION et GRAVILLONNAGE</b> des points critiques / chauds
7	Band de sable/ Digue/ Profil à rehausser	<b>RECHARGEMENT</b> en matériaux sélectionnés

Les hypothèses suivantes sont à prendre en compte pour ressortir les facteurs de différences entre la **réhabilitation** et les autres interventions (**reprofilage** et **entretien améliorant**) :

#### ➤ Pour le reprofilage,

On pose les hypothèses suivantes :

- les travaux de terrassement à réaliser sont de faible ampleur comparé à ceux prévus pour la réhabilitation, d'où une réduction d'environ de 50 % sur le volume des travaux ;
- le rechargement de la couche de roulement est partiel et n'intéresse que 50 % de la longueur totale de la route.

Ces considérations ont des incidences sur :

- la main d'œuvre qui se trouve être réduite de 20 % ;
- le coût de matériels de rechargement qui est diminué d'environ 50 %.

- En reprofilage léger, le nivellement de la plate-forme, des banquettes latérales éventuelles, des fossés se fait, avec apport des matériaux appropriés inférieur ou égale à 0.3 m<sup>3</sup>/ ml ou sans apport.
- En reprofilage lourd, il se fait, avec apport de matériaux appropriés >0.3 m<sup>3</sup>/ ml.
- En réhabilitation, l'apport est beaucoup plus lourd et pourrait nécessiter l'exploitation de carrières importantes.

➤ **Pour l'entretien améliorant,**

On pose les hypothèses suivantes

- L'opération de rechargement de la couche de roulement est réduite à des rechargements localisés de faible importance ne nécessitant pas un appui en matériels.
- La prise en compte de cette hypothèse implique la réduction de 50 % de la main d'œuvre.

Les précisions suivantes sont à considérer pour le **gravillonnage** et le **rechargement**.

- Le gravillonnage, Le gravillonnage s'applique exclusivement à un tronçon de route déjà réhabilité ou reprofilé. Il consiste essentiellement au revêtement de la chaussée d'une couche des matériaux appropriés permettant la protection de la couche adjacente.
- Le gravillonnage comprend :
  - La remise en forme de la chaussée.
  - L'extraction et le transport des matériaux.
  - L'épandage et le compactage des matériaux.

➤ **Pour le rechargement.**

Le rechargement s'applique à un tronçon de route sablonneux (banc de sable), une digue et un profil à rehausser pour régler et raccorder les niveaux. Il consiste essentiellement au revêtement de la chaussée d'une couche consistante en matériaux sélectionnés permettant la protection de la couche adjacente, pour éviter le poinçonnement, dans le cas d'un sol sablonneux, permettant dans le cas d'une digue, la protection de la chaussée contre l'imbibition d'eau.

- Le rechargement comprend :
  - Le désensablement sur une couche de 20 cm ou jusqu'à atteindre un sol assez compact, non remanié (sol sablonneux)
    - ✓ La remise en forme de la chaussée.
    - ✓ L'extraction et le transport des matériaux.
    - ✓ L'épandage et le compactage des matériaux
  - L'épaisseur de la couche rechargée doit être au minimum, de 20 cm après compactage.

### 3.3.5. Formations :

Pour améliorer la qualité du suivi, de l'encadrement et des prestations, un certain nombre des formations est à préconiser.

- Formation des chefs d'équipe en HIMO ;
- Formation chefs de chantier en HIMO;
- Formation en gestion: responsables CLER et COORDICLER;
- Formation cadres gérants des entreprises (*avec environnement légal-marchés des travaux*):
- Préparation, suivi et contrôle des travaux routier, pour les DPO.

### 3.4. Stratégie opérationnelle de la cellule SIG environnement

Le SIG est un outil très important dans la mise en œuvre du programme et de l'appui au système de suivi-évaluation. Une cellule SIG-Environnement est mise en place dans le programme et est composée d'un Expert SIG et d'un Environnementaliste

Les activités principales SIG se déroulent sur trois axes :

#### 1<sup>er</sup> axe orienté SIG/CTB

- Acquisition du matériel SIG
- Recrutement du personnel SIG
- Production de cartes d'utilité urgente reprenant ;
  - Les axes en entretien
  - Les axes priorités
  - Les bassins de production
  - Les sites des bacs
- Et d'autres production en lien avec les programmes EDUT et PRODAT

#### 2<sup>ème</sup> axe appui à un renforcement matériel et un accompagnement au SIG/CPR

3<sup>ème</sup> axe traitement des données collectées par le projet sur terrain pour mieux visualiser la mise en œuvre, prendre des décisions et pour assurer un meilleur suivi des indicateurs.

Le volet environnement s'attachera à l'élaboration des TDR pour les études d'impact, supervisera les études et assurera le suivi des mise en œuvres des plans de gestion environnementaux et sociaux en synergie avec les autres intervenants dans le domaine..

### 3.5. Stratégie opérationnelle de la cellule bacs PRODET

PRODET a mis en place une cellule BAC pour la mise en œuvre des activités de réhabilitation des bacs, l'aménagement des embarcadères, la gestion des bacs, la formation du personnel navigant et du volet bief navigable.

#### 3.5.1 Historique de l'intervention

La RDC, et donc son réseau routier, est traversée de fleuves. Là où c'est économiquement et techniquement faisable, la construction d'un pont peut assurer une continuité de la route entre deux rives. Dans les autres cas, un bac peut être installé pour faire les traversées de véhicules et de personnes.

*C'est ainsi que le pays compte autour de 339 sites d'exploitation de bac à moteur ou bac à treuil.*



Ces bacs ont un âge moyen de 35 ans, et seulement une partie serait en état de marche, le reste étant irréparables (démantelé, coulé, à déclasser...) ou moins grave (moteur, hélice, treuil... à réparer).

En principe, les bacs sont gérés par l'Office des Routes (la plupart des bacs se trouve sur des routes provinciales ou nationales et sont de grand tonnage et motorisés). Mais la DVDA gère aussi des bacs, à savoir les bacs sur les routes d'intérêt locales (RIL), qui sont plutôt et principalement des bacs à treuil ou autres non motorisés. En pratique, un bac est exploité de façon locale pour ce qui est des recettes (traversées) et dépenses (carburant, entretien, personnel).

Un tableau d'inventaire des bacs pour la grande Province Orientale est donné ci-dessous. Il contient 52 bacs dont 24 sont en panne définitive et 9 en panne réparable

Les bacs font partie intégrante du réseau routier. De ce point de vue, il est hors de question de réhabiliter une route sans s'assurer du bon fonctionnement du bac, et vice versa. Ainsi, le coût de la réhabilitation (si nécessaire) d'un bac doit être inclus dans le coût de la réhabilitation de la route qu'il dessert, pour toute priorisation dans les axes routiers. De la même façon, les recettes des bacs sont en fait des recettes de l'axe routier, et pourraient contribuer à l'entretien du bac et de la route.

C'est ainsi qu'une cellule bacs est explicitée dans un programme à la base routier. Le partenaire principal de ce volet sera l'Office des Routes pour ce qui est des bacs à moteur, la DVDA pour ce qui est des bacs à treuil.

L'Office des Routes a déjà proposé une liste de travaux à faire sur les bacs dans les zones d'intervention.

Le Programme d'Urgence (PU) de la coopération belgo-congolaise en République démocratique du Congo a de nombreuses expériences dans le domaine des bacs. Ces expériences ont servi à la mise en œuvre de ce volet.

Le PU a également fait une analyse extensive des sites des bacs, des travaux à faire par bac et du trafic (historique) de chaque bac, afin de pouvoir indiquer des priorités. Les leçons apprises principales dans le cadre du Programme d'Urgence sont les suivantes

- La construction d'un bac type catamaran, qui est plus hydrodynamique et consomme moins de carburant – ce type de bac coûte donc moins cher en exploitation que les bacs classiques, ce qui est un atout dans un contexte pareil ;
- - Une bonne maîtrise des marchés publics avec la mise au point des cahiers des charges pour des travaux sur les bacs ;
- - La valeur ajoutée de l'analyse selon des critères objectifs de priorisation ;
- - Le besoin de formation complémentaire des équipages des bacs ;
- - La nécessité d'inclure la réhabilitation ou construction d'embarcadères pour éviter des accidents/pannes ;
- - Le besoin de mettre en place un système de gestion des bacs, notamment en ce qui concerne les pièces de rechange.

Le programme PREPICO 3 a pris en compte ces points-là et a libéré du budget pour la construction des embarcadères. Et avait envisagé une assistance technique longue durée pour la mise en place d'un système de gestion des bacs et pour la gestion du volet en général.

### 3.5.1. Réhabilitation des bacs

L'activité se focalisera en première priorité sur le réseau retenu pour la réhabilitation et/ou entretien par PRODET. Quand tous les bacs nécessaires dans le cadre de PRODET sont opérationnels, l'activité pourra se diriger vers d'autres besoins dans la province, notamment sur des tronçons d'autres PTF qui n'interviennent pas sur les bacs, ou sur le réseau opérationnel, sur lequel parfois le bac est devenu le maillon faible du transport.

Cette activité prévue dans PRODET, sera exécuté par la cellule de PRODET, que le programme prendra en charge avec la réhabilitation/réparation d'un maximum de 5 bacs dans la province de la Tshopo. (*Voir liste programmation ci-dessous*)

La stratégie mise en place par les programmes précédents (PU, PREPICO3) en matière de réhabilitations des bacs en RD Congo sera utilisée. Sur base des visites conjointes effectuées sur terrain, une liste des bacs à réhabiliter et/ou réparer afin d'actualiser la base de données des bacs dans la province de la Tshopo. Cette liste sera validée ensemble avec le partenaire Office des Routes.

Notons que ce volet n'est pas à confondre avec l'appui au transport fluvial, qui est évoqué dans le DTF dans le cadre du transport multimodale. Les bacs sont considérés comme des éléments de la route et non pas comme une partie des voies fluviales.

### 3.5.2. Embarcadères

Les embarcadères sont souvent cause de dégradation des bacs, une réhabilitation et/construction d'un embarcadère améliore la durabilité et la sécurité même du bac. Le programme PREPICO3 a aménagé les embarcadères des bacs à Kisangani.

Vu l'importance du trafic à ce niveau (passager et véhicules), une construction de guichets de péage et salles d'attente a été fait pour améliorer le flux des véhicules et passagers et pour permettre une meilleure gestion des recettes.

Sur base d'un état des lieux que nous avons effectué avec la mission conjointe, CTB avec tous les partenaires impliqués au programme de désenclavement dans la province de la Tshopo. Nous avons constaté ce qui suit :

1. En nous inspirant des travaux effectués sur le point de passage bacs de Kisangani, il est important de faire aussi des aménagements des embarcadères sur les sites ci-après : Yate, Isangi et Banalia étant donné que ces derniers disposent déjà d'une infrastructure d'accostage.
2. Le site de Yatolema ne dispose d'aucune infrastructure d'accostage du bac, en plus d'une construction des guichets de péage comme sur les sites énumérés ci-haut, il y a nécessité de construire des embarcadères sur les deux rives de la rivière Lobaie.

La stratégie que la cellule bacs en matière des travaux sur les embarcadères est celle :

- de mener une étude sur chaque site, selon l'ordre de priorité adopté, afin d'avoir les métrés pour le bordereau quantitatif des travaux par site.
- Sur base de l'étude, des plans de principes seront mis à la disposition du programme. La prochaine étape consistera à la rédaction des spécifications techniques qui seront mises à la cellule Marché Publique de lancer le DAO.
- Profitant de la présence des prestataires sur les sites des bacs, les containers 20 pieds aménagés seront acheminés et posés sur les plots en béton armé en amont des rampes aménagées et/ou nouvellement construite.

### 3.5.3. Gestion des bacs

L'activité des réhabilitations des bacs concerne principalement des investissements des bacs neuf ou réhabilitations. Les frais d'exploitation, de maintenance, et les pièces de rechange usuelles devront être couverts par les recettes du bac pour que l'investissement soit durable.

Historiquement, les bacs, outils stratégiques car seul moyen de traverser des rivières, ont souvent été mal gérés, avec des prix de traversée exagérés, une mauvaise gestion technique (manque d'entretien), une redistribution locale des recettes sans prévisions pour des pannes, des traversées non-signalés, Avec comme conséquence des bacs en panne, un service de traversée médiocre à un prix élevé.

Le développement d'un meilleur système de gestion des bacs a été une des activités de la composante bac de PREPICO3. L'expérience pilot sur le bac de Kisangani a été très prometteuse pendant l'application du protocole de gestion.

Le PRODET appuiera la mise œuvre (par l'Office des routes) à plus grande échelle du système de gestion ( *il y a nécessité d'actualiser le contrat cadre pour la gestion des bacs en RD Congo*).

La stratégie de gestion repose sur les principes suivants :

- Abandon du payement en nature des carburants et lubrifiants
- Calcul des tarifs et détermination des catégories de péage
- Séparation du rôle technique et opérationnel du bac
- Planification financière et opérationnelle (planning des entretiens) mensuelle.
- Système de quotités et primes limités, transparents, et révisables ; pour éviter un blocage ou system parallèle.

### 3.5.4. Formations

Afin de garantir une bonne utilisation et durabilité de l'investissement, le programme envisage des formations (recyclage) du personnel des bacs.

A cet effet le programme pourra faire appel au Centre Régional de Formation en Navigation Intérieure(CRFNI). Après validation de la liste des sites des bacs à réhabiliter et/ou à réparer, la Cellule bacs va Diagnostiquer le niveau des connaissances des équipages des bacs retenus dans la zone d'intervention du programme PRODET en collaboration avec l'Office des Routes.

Nous allons revenir sur le recyclage des assistants techniques bacs et mécaniciens navals pour une formation spécifique sur la maintenance et le reconditionnement des moteurs marins.

Dans le cadre du volet fluvial, des formations de mise à niveau du personnels navigants et gestionnaires des ports seront organisées par la cellule bacs et soumises au financement PRECOB ;



*Figure 1 Les travaux en cours pour le nouveau bac de Yatolema( rivière Iobaie)*



**INVENTAIRE ET ETAT DU PARC MATERIELS FLOTTANTS**

**INVENTAIRE ET ETAT DU PARC MATERIELS FLOTTANTS  
DE LA PROVINCE ORIENTALE  
SITUATION AU 30 AVRIL 2014**

**OFFICE DES ROUTES  
DEPARTEMENT GESTION ET  
MAINTENANCE DES MATERIELS  
DIRECTION DES MATERIELS FLOTTANTS**

N°	IDENTIFICATION DU BAC					Rivière	Axe routier		ETAT	DESCRIPTION SOMMAIRE DE L'ETAT
	NOM	MATRICULE	TYPE ET MODE DE PROPULSION	PORT EN LOURD (TONNAGE)	AMS(*)		Type	Dénomination		
1	Kisangani I	A 23678	AMB-M	35Tonnes	2008	Fleuve Congo	RN	Kisangani-Opala	OM	Bac UE-UNOPS réhabilité par CTB-Volet Bacs 01/2014
2	Kisangani II	A 23674	RFA-M	25Tonnes	1992	Fleuve Congo	RN	Kisangani-Opala	OM	Remotorisé par CTB-Volet Bacs 2013. Fonctionne avec un seul moteur, turbo du second moteur en achat sur recettes bac
3	Ex-Kisangani III	A 23602	RFA-M	35Tonnes	1980	Fleuve Congo	RN	Centre 480	PR	Coulé au chantier C.480/Kisangani, attend période des basses eaux pour renflouer
4	Simi-Simi	A 23679	AMB-M	35Tonnes	2008	Lindi	RP1	Kisangani-Yangambi	PR	En panne de groupe propulsif+ avarie de peack avant - Bac UE-UNOPS. Réhabilitation prévue par CTB-Volet Bacs en S2-2014
5	Ubundu	A 23519	TRAD-M	20Tonnes	1968	Fleuve Congo	RP1	Ubundu-Kisangani	PD	Proposé au déclassement
6	Ubundu	A 23715	AMB-M (HMIE)	15Tonnes	2014	Fleuve Congo	RP1	Ubundu-Kisangani	OM	Bac non monté se trouvant à Kisangani et en cours d'acheminement vers le site
7	Bafale	A 23353	TRAD-M	20Tonnes	1958	Ruiki	RIL	Ubundu-Biondo	PD	Proposé au déclassement
8	Bafale	A 23784	AMB-M (HMIE)	10Tonnes	2014	Ruiki	RIL	Ubundu-Biondo	OM	Bac non monté se trouvant Kisangani et en cours d'acheminement vers le site
9	Lokele-Ililo	A 23325	TRAD-T	20Tonnes	1972	Lolo	RIL	Ubundu-Kirundi	PD	Proposé au déclassement
10	Lokele-Ililo	A 23779	AMB-M (HMIE)	10Tonnes	2014	Lolo	RIL	Ubundu-Kirundi	OM	Bac non monté se trouvant Kisangani et en cours d'acheminement vers le site
11	Ongoka	A 23554	TRAD-M	20Tonnes	1968	Lowa	RIL	Lowa-Fikiri	PD	Proposé au déclassement
12	Yate I	A 23571	TRAD-M	30Tonnes	1972	Lomami	RN	Kisangani-Opala	PD	Déclaté en 2014 et remplacé par un nouveau bac catamaran 35T par la CTB

13	Yate II	A23697	AMB-M (HMIE)	15Tonnes	2011	Lomami	RN	Kisangani-Opala	OM	Bac se trouvant actuellement à Simi Simi. En arrêt et utilisé comme baléinière poussée par la bac Kisangani piétons (à remplacer par le bac SIMI-simi nouvellement réhabiliter par la CTB)
14	Yatolema I	A 23621	TRAD-M	20Tonnes	1984	Lobaye	RN	Kisangani-Opala	PD	Proposé au déclassement.
15	Yatolema II	A 23695	AMB-M (HMIE)	15Tonnes	2010	Lobaye	RN	Kisangani-Opala	PR	Fonctionne avec un seul moteur, le second est à remplacer. Bac fonctionnant actuellement avec des perches (!) Il sera remplacé par un Bac HMIE de 30T travaux en cours au CM480
16	Yataka	A 23335	TRAD-T	20Tonnes	1976	Lobaye	RIL	Yatolema- Yoangama	PD	Proposé au déclassement
17	Isangi I	A 23682	TRAD-M	25Tonnes	2009	Fleuve Congo	RP1	Kisangani-Isangi	OM	Bac neuf CTB-PU (Chanimetal) (remplacé par un Bac neuf 35 Tonnes depuis juillet 2015)
18	Isangi II	A 23594	RFA-M	35Tonnes	1978	Fleuve Congo	RP1	Isangi- Kisangani	PR	Bac localisé au chantier naval de chanic (groupe propulsif à remplacer+avarie de coque)
19	Yaniongo I	A 23564	TRAD-M	20Tonnes	1969	Lomami	RP1	Lieki-Isangi	PD	Proposé au déclassement
20	Yaniongo II	A23716	AMB-M (HMIE)	10Tonnes	2011	Lomami	RP1	Lieki-Isangi	PR	Panne de démarreur
21	Yangambi	A 23563	TRAD-M	20Tonnes	1969	Fleuve Congo	RP1	Yangambi- Yotelema	PD	Proposé au déclassement
22	Basoko I	A 23587	TRAD-M	30Tonnes	1976	Fleuve Congo	RP1	Basoko-Isangi	PD	Proposé au déclassement
23	Basoko II	A23717	AMB-M (HMIE)	10Tonnes	2011	Fleuve Congo	RP2	Basoko-Isangi	OM	
24	Mongandjo	A 23611	AMB-M	20Tonnes	1982	Aruwimi	RP2	Mongandjo - Basoko	PD	Proposé au déclassement
25	Mongandjo	A 23718	AMB-M (HMIE)	10Tonnes	2011	Aruwimi	RP2	Mongandjo - Basoko	PR	Panne de démarreur
26	Basali	A 23337	TRAD-T	20Tonnes	1973	Lulu	RP2	Basoko-Basali	PD	Proposé au déclassement
27	Banalia I	A 23597	RFA-M	35Tonnes	1978	Aruwimi	RN	Kisangani-Buta	OM	Réhabilité par programme Pro-Routes (BM) en 2012, et déjà remotorisé en 2013
28	Banalia II	A 23598	RFA-M	35Tonnes	1972	Aruwimi	RN	Kisangani-Buta	PR	Bac renfloué des eaux à Banalia et en attente d'acheminement pour travaux au C480
29	Aketi	A 23568	TRAD-M	30Tonnes	1972	Itimbiri	RN	Aketi-Bumba	PD	Proposé au déclassement. Un nouveau bac est en construction au CMAT Kisangani sous financement Pro-Routes, non-terminé à 60%.
30	Bondo I	A 23589	TRAD-M	30Tonnes	1976	Uele	RN	Buta-Bondo	PD	Proposé au déclassement
31	Ex-Bondo II	A 23216	TRAD-M	30Tonnes	1955	Uele	RN	Buta-Bondo	PD	Proposé au déclassement
32	Ndu	A 23530	TRAD-M	20Tonnes	1959	Mbomu	RN	Bondo-RCA	PD	Proposé au déclassement
33	Faka	A 23620	AMB-M	20Tonnes	1985	Bili	RN	Bondo-RCA	PR	La coque existe, la baleinière de poussage coulée

34	Monga	A 23391	TRAD-T	12Tonnes	1977	Bili	RN	Monga-Mobayi-Bongo	OM	
35	Bili	A 23623	UNIF-T	32Tonnes	1985	Bili	RP2	Api-Bili-Adamo	PR	Système de traille non-fonctionnel
36	Api	A 23334	TRAD-T	20Tonnes	1977	Api	RP2	Api-Bili	PD	Proposé au déclassement
37	Api	A 23698	AMB-M (HMIE)	10Tonnes	2014	Api	RP2	Api-Bili	OM	Bac non monté se trouvant à Kisangani et en cours d'acheminement vers le site
38	Gaya	A 23380	TRAD-T	16Tonnes	1976	Bili	RIL	Gaya-Dongabe	PD	Proposé au déclassement
39	Gangu-Bili	A 23394	TRAD-T	12Tonnes	1976	Bili	RIL	Bili-Likati	OM	
40	Gangu-Bili	A 23780	AMB-M (HMIE)	10Tonnes	2014	Bili	RIL	Bili-Likati	OM	Bac non monté se trouvant à Kisangani et en cours d'acheminement vers le site
41	Malengoya	A 23544	TRAD-M	30Tonnes	1959	Uele	RP1	Buta-Ango	PD	Proposé au déclassement
42	Malengoya	A 23783	AMB-M (HMIE)	15Tonnes	2014	Uele	RP1	Buta-Ango	OM	Bac non monté se trouvant à Kisangani et en cours d'acheminement vers le site
43	Alipago	A 23657	AMB-M	30Tonnes	1988	Uele	RIL	Bambesa-Ango	PR	Coque + moteur à réparer
44	Dingila	A 23395	TRAD-M	25Tonnes	1960	Uele	RN	Dingila-Core	OM	
45	Ango	A 23396	TRAD-T	12Tonnes	1960	Uele	RP1	Ango-Maba	OM	
46	Amadi	A 23298	TRAD-M	20Tonnes	1967	Uele	RIL	Bili-Amadi-Sikima	PD	Bac coulé et proposé au declassement
47	Bafwabaka	A 23637	UNIF-T	32Tonnes	1986	Wamba	RIL	Mbongo-Batsum	PD	Bac coulé et proposé au declassement
48	Maliabwana	A 23293	TRAD-T	12Tonnes	1967	Nepoko	RP1	Wamba-Bomili	PD	Proposé au déclassement
49	Maliabwana	A 23782	AMB-M (HMIE)	15Tonnes	2014	Nepoko	RP1	Wamba-Bomili	OM	Bac non monté se trouvant à Kisangani et en cours d'acheminement vers le site
50	Obongoni	A 23628	UNIF-T	32Tonnes	1986	Nepoko	RIL	Momoli-Legu	PD	Bac coulé et proposé au declassement
51	Aosane	A 23781	AMB-M (HMIE)	10Tonnes	2014	Naya	RP2	Medje-Banda	OM	Bac non monté se trouvant à Kisangani et en cours d'acheminement vers le site
52	Aosane	A 23385	TRAD-T	12Tonnes	1983	Naya	RP2	Medje-Banda	PD	Proposé au déclassement

**LEGENDE :**

AMB-M : Ambidrome à moteur  
 AMB- T : Ambidrome à traille (bac à câble)  
 AMB- Te : Ambidrome à treuil (bac à câble)  
 : Traditionnel à  
 TRAD- M : Traditionnel à moteur  
 TRAD- T : Traditionnel à traille (bac à câble)  
 UNIFL- M : Uniflotte à moteur  
 UNIFL- T : Uniflotte à traille (bac à câble)

RN : Route nationale  
 RP : Route provinciale  
 RIL : Route d' Interêt local  
 OM : Ordre de marche  
 PR : Panne réparable  
 PD : Panne définitive  
 AMS(\*) : Année de mise en service

. Réhabilitations PROVINCE DE LA TSHOPO (PRODET

Site	Etat d'avancement	Période / Durée	Travaux à effectuer	Priorité	Prestataire
SIMI-SIMI	Travaux finis, bac est provisoirement affecté sur le point de passage de Kisangani	Q2-2016	Le bac est prêt pour les essais de navigation, les tuyaux du circuit de gouverne ont été livrés et devons tenir une réunion d'échange avec l'OR pour relancer ces travaux	1	OR
Yatolema	Deux bacs HMIE assemblés. Structure de défense de la voie charretière, timonerie, potence et volet d'embarquement posés. Travaux de peinture marine effectués	Q3-2016	Assemblage de 2 bacs HMIE 15T, Travaux de modification et remplacement de la ligne d'arbre de l'Acier ordinaire en Acier Inoxydable, création des aérateurs et trappes de visite. Pose de la timonerie, Bastingage, y compris Volet d'embarquement finis en (oct. 2014) Evaluation du coût d'intervention en cours de préparation et acheminement des fournitures par voie fluviale pour la Remotorisation	2	OR
Isangi (CTB PU)	A programmer suivant le planning établi	Q3-2016	Etant donné que le nv bac Isangi 35T avait été affecté, il est question de déplacer l'ancien bac de Isangi (PU, 25T) pour reconditionnement révision/modernisation Prolongement des volets d'embarquement et grand entretien de la structure du bac . Son site d'affectation serait probablement Basoko que nous avons visité la rive gauche de la rivière ARWIMI	3	OR

2. Bacs neufs

Site	Etat d'avancement	Période / Durée	Travaux à effectuer	Priorité	Prestataire
Isangi 35T	Bac livré sur son site d'exploitation	Q3-2015	Suivi de la mise en application du nouveau mode de gestion après renouvellement du protocole sur la gestion des bacs en RDC entre la CTB et l'OR	1	SŒURS D'ISANGI
Yate 35T	Bac livré sur son site d'exploitation	Q3-2015	Mise en place d'un système de gestion et suivi de l'exploitation du bac	1	?

### 3. Embarcadères et Guichets de péage

Site	Etat d'avancement	Période / Durée	Travaux à effectuer		Prestataire
<b>Kisangani</b>	Lot1:Embarcadères et épis de protection 90% Lot 2: Clôtures et parkings ; 80%	Q3-2016	Suivi des travaux de finition encours d'exécution	1	SOPLADIME pour le lot1 et lot 2 SAFRICAS pour le lot 3 travaux ont été réceptionnés en Q4-2015
<b>Yatolema</b>	Construction des embarcadères et Guichets de péage	Q?-2016 ?	Visite effectuée avec la mission conjointe CTB, OR, CPR et Gouvernorat de la province ST pour aménagement des embarcadères existants sur 2 rives à préparer	1	DAO
<b>Isangi</b>	Construction des guichets de péage	Q?-2016 ?	Les embarcadères d'origine sont en bon état, il y a juste nécessité de raccordement la piste impraticable sur la rive gauche à la cité d'Isangi y compris l'installation de deux guichets de péage	2	?
<b>Yate</b>	Aménagement des embarcadères et Construction des guichets de péage	Q?-2016	Visite effectuée avec la mission conjointe CTB, OR, CPR et Gouvernorat de la province ST pour aménagement des embarcadères existants sur 2 rives à préparer	3	DAO
<b>Banalia</b>	Aménagement des embarcadères et Construction des guichets de péage	Q?-2017	Visite effectuée avec la mission conjointe CTB, OR, CPR et Gouvernorat de la province ST pour aménagement des embarcadères existants sur 2 rives à préparer	3	DAO

### 3.6. Stratégie de réhabilitation de biefs navigables

Le transport fluvial a des atouts non négligeables : très faible en coût au tonne/km (en principe), peu d'entretien à faire sur le réseau, peu de pollution de l'environnement.



Le programme PRODET veut donc stimuler cette forme de transport, qui contribue à l'objectif de la composante de diminuer les coûts de transport. La province de la Tshopo regorge une potentialité hydrographique énorme et de se prête bien au transport fluvial, avec des nombreux cours d'eau navigables et une culture de multi-modalité déjà existante dans la population

La stratégie adoptée par le programme PRODET et conformément au DTF du programme, est d'effectuer l'état des lieux de la situation existante dans les trois territoires d'intervention dans la province à savoir : Banalia, Isangi et Opala (voir tableau ci-dessous).

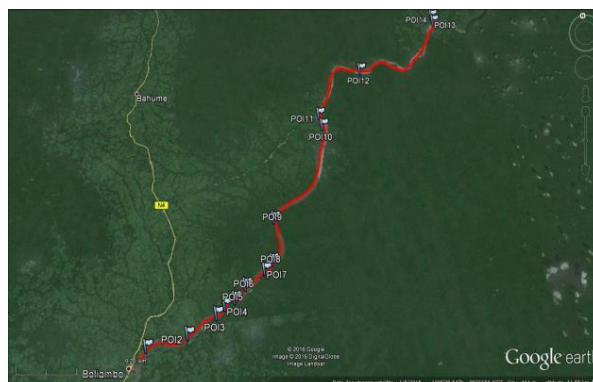
Rivière/ fleuve	Territoires	Tronçons Identifiés	Longueur estimative	observation
LINDI	BANALIA-KISANGANI	Nsele - Belgica et Kapalata-Djubudjubu	92,00 Km	Affluent fleuve Congo
LOBAIE	OPALA-ISANGI	Lobaie-Embouchure avec la Lomami	45,00 Km	Affluent de Lomami
ILIPA	OPALA	Ilipa-Embouchure avec la Lomami	48,00 Km	Affluent de Lomami
		TOTAL	185,00 Km	

Une mission d'inspection sommaire a été effectuée dans le territoire de Banalia, en visitant le bief navigable du port de Belgica à celui de Nsele en passant par Abulakama. Cette mission conjointe de la CTB PRODET avec l'ITDR a permis d'identifier de façon sommaire des difficultés enregistrées par les usagers afin d'orienter convenablement l'étude technique, économique et environnementale du

réseau des voies fluviales à réhabiliter dans le cadre du PRODET dans la Tshopo.  
Les études détaillées qui seront effectuées sur ce bief, avec l'appui de la Cellule Bacs et SIG, utiliseront les appareils ultra-sons (éco-sondeur), pour nous permettre de connaître ce qui suit :

Les courbes de niveau sous le plan d'eau

1. Le profil en long de la rivière
2. Les seuils rocheux ou sableux et donc les travaux à effectuer pour la navigation
3. Définir les passes navigables
4. Produire un album fluvial de ce bief navigable
5. Caler le zéro de l'échelle hydrométrique au plafond du chenal navigable qui correspondra à la limite de navigation sur la rivière Lindi.
6. Il s'agira également de connaître le profil en travers du lit de la rivière Lindi en certains points de traversée, situés aux proximités des villages, ports de ramassage des produits, car certains seuils qui n'apparaissent pas aux hautes eaux, comme c'est le cas de la période de notre mission, peuvent interdire ou compliquer la traversée aux basses eaux. Il y a risque de détérioration du matériel flottant (pirogues), si les seuils sont rocheux, risque d'échouage s'ils sont sableux.



Mission de prospection des biefs navigable de la rivière Lindi

### 3.7. La Stratégie de l'entretien par les Cler professionnalisés

L'entretien est assuré par les CLER coordonnés par les COORDICLER

Les CLER sont regroupés en Coordination Territoriale des CLER (COORDICLER), pour harmoniser leur visions, leur donner plus de poids pour faciliter leur actions de lobbying et faciliter la professionnalisation.

Les COORDICLER sont dotés des statuts d'ASBL, et disposent d'un numéro de compte bancaire pour la traçabilité financière

Les CLER sont désignés à partir des CVD pour s'assurer de l'adhésion des populations locales et le contrôle par elles de toute l'action dans le cadre d'une gouvernance communautaire, pour donner plus de chance à l'appropriation et la pérennisation.

Les fonds d'entretien ne sont accessibles que par une procédure de marchés publics.

Les CLER constituent actuellement une capacité locale avérée, avec des résultats généralement satisfaisants, suivant les différentes évaluations des programmes précédents. Pour pallier au risque de leur disparition, il est impérieux de les renforcer en équipement, les former et les accompagner intensivement, pour une professionnalisation, avec des compétences plus avancées, dans la gestion administrative et financière, dans l'entretien des routes non revêtues, mais aussi dans la participation aux marchés publics, en concurrence avec le secteur privé.

***La professionnalisation sous-entend, la formation, l'équipement et éventuellement le changement de statut en PME.***

➤ **Formations :**

- Formation des chefs d'équipes en HIMO, à poursuivre: techniciens CLER
- Formation chefs de chantier en HIMO, à poursuivre: techniciens CLER, Chargé des Programme Technique COORDICLER;
- Formation en gestion, à poursuivre: responsables CLER et COORDICLER;
- Formation type cadres gérants des entreprises (*avec environnement légal-marchés des travaux*), à réaliser: responsables COORDICLER
- Préparation, suivi et contrôle des travaux routier, à réaliser: CPT COORDICLER

La DVDA doit être adopter et formée sur les dernières avancées dans la technique HIMO, pour adapter les modules de formation existants (chantiers écoles=démonstration de la faisabilité technique).

➤ **Equipements :**

Certains points de la route nécessitent, au-delà de la méthode HIMO, une intervention minimale en semi-mécanisé minimale. Pour pouvoir répondre à ces types des travaux, il est donc prévu un renforcement des CLER en équipements



et un accompagnement sur l'utilisation et la gestion de ces équipements, dans le cadre de leur professionnalisation.

Cet équipement de base est essentiellement constitué des tractopelles, camions bennes et compacteurs à guidage manuels (800 à 1000 Kg).

➤ **Travaux d'entretien:**

L'entretien est assuré sur la base des contrats de performance, afin de garantir la qualité de l'entretien.

Ces contrats permettent -contrairement à des protocoles d'appuis forfaitaires- d'évaluer l'état du réseau et de payer les structures d'entretien en fonction de la qualité du travail fait. Il a donc l'avantage que des paiements par échantillonnage périodique sont possibles, et que des critères clairs de paiement existent sur base d'indicateurs techniques ou de gestion assez simples (sur la base d'une fiche d'évaluation physique ou d'abattement).

Le paiement mensuel sera lié au total des points obtenus. Le nombre de points représentant le pourcentage du montant mensuel du contrat dont le CLER pourra prétendre.

Il est à préciser que tous les montants liés à un CLER précis sont pénalisés par le pourcentage de réception lié à ce CLER.

Les montants liés au COORDICLER sont pénalisés par la moyenne pondérée des pourcentages de tous les CLER.

Ce système, basé sur une évaluation à posteriori de la qualité de l'entretien (indirectement jugée par la qualité de la route), découle logiquement du fait que l'objectif de l'entretien routier n'est pas l'entretien en soi mais le service de la route.

En **GENIS** (Gestion de l'Entretien par Niveau de Service) ou en contrat de performance il s'agit d'assurer la qualité de l'entretien par rapport à un certain niveau de service qui doit être constaté et contrôlé sur la base des critères simples et vérifiables.

Le niveau de service se précisera par les seuils de tolérance des dégradations. Il est alors possible d'identifier un catalogue de dégradations par l'indication des seuils moyens adaptés à chaque type de route et au niveau de service qui lui a été fixé.

Le niveau de service= viabilité= qualité de la surface de la route directement perceptible par les usagers. La fiche d'abattement peut être adaptée par l'observation du niveau de qualité de la chaussée.

### 3.8. La stratégie de promotion des bonnes pratiques

#### 3.8.1. Les barrières de pluies et contrôle des surcharges

Le réseau de PRODET a hérité de PREPICO3 quelques barrières des pluies avec des panneaux de proximité portant des inscriptions destinées aux chauffeurs des camions, mini bus, motos et vélos sur la modalité de fonctionnement de cette barrière après une pluie. Ces barrières de pluie et panneaux sont visibles sur les axes Opala et Isangi

#### 3.8.2. Les tracasseries et les textes réglementaires

Pour promouvoir les bonnes pratiques dans la gestion du réseau multimodal, il faut passer par :

- La réduction progressive de **la tracasserie** (*pression des services de l'état sur les usagers du réseau routier due au paiement de frais sans reçu ni quittance*). Cette réduction voire suppression, passe par la mise en place **des outils nécessaires (dépliant), de communication sur les droits et devoirs** : liste des services étatiques habilités au recouvrement et des montants de chaque taxe et au besoin l'arrêté portant création de cette taxe d'une part et règles de conduite et devoirs des usagers (population, camionneurs, commerçants, armateur, piroguiers) sur la voie routière routières et fluviales d'autre part
- le respect de la charge à l'essieu : La mise en place des pese essieux pour contraindre les usagers charger avec limites et des amendes aux récalcitrants et déchargement des excédents de poids.

### 3.9. Stratégie de gestion des risques

La matrice de gestion des risques n'a pas été modifiée par rapport aux indications contenues dans le MONOP. En revanche, suite à plusieurs séances de travail avec les partenaires directs disponibles 'IPDR et DPITPR ainsi que la CPR, les risques ont été réévalués.

Certains risques liés à la mise en œuvre, à la gestion, à la durabilité et d'efficacité sont \* réels.

La stratégie pour le suivi des risques est la suivante :

- Faire trimestriellement la revue de tous les risques
- Faire mensuellement une revue des risques majeurs

Le défi du Programme est de mettre en œuvre des actions pour maîtriser ou atténuer les risques et ne pas compromettre l'atteinte des résultats.

On se référera utilement au MONOP Q2-2016

### 3.10. Stratégie de gestion des engagements

L'ensemble des engagements sont définis dans le DTF et la CS. Si l'un des partenaires Belgo-Congolais s'engage sur des décisions lors des SMCL, cet engagement fait l'objet de suivi aussi par le programme.

Tous les six mois (Cycle SMCL) les engagements majeurs sont revus tandis que les engagements généraux sont discutés lors des réunions mensuelles.

On se référera utilement au MONOP Q2-2016

### 3.11. Stratégie de communication

La réussite du programme nécessite une bonne communication axée principalement sur l'information, la sensibilisation et la mobilisation.

Deux types de communication sont à promouvoir ::

La stratégie de communication devra se fixer les objectifs suivants :

1. Faciliter l'appropriation du programme et la pérennisation de ses acquis par les bénéficiaires grâce à une bonne information sur le programme ;
2. D'ici décembre 2016, renforcer les capacités des partenaires étatiques et non étatiques du programme en communication (tous les STD, tous les CARG, toutes les COORDICLERS, toutes les radios communautaires ciblées) ;
3. D'ici décembre 2016, amener au moins 50% d'organisations paysannes regroupées au sein des clubs d'écoute à adopter les nouvelles techniques culturelles respectueuses de l'environnement ;
4. D'ici décembre 2016, sensibiliser au moins 200 camionneurs, la Fédération des entreprises du Congo, les paysans des zones d'intervention à travers les CLERS (50 % au moins) les CVD (50 % au moins) et les clubs d'écoute (80% au moins) au respect des barrières de pluies, de la charge à l'essieu et d'autres bonnes pratiques routières.
5. Accroître la visibilité des interventions du PRODAT et du PRODET auprès des citoyens belges et congolais ;
6. Promouvoir l'échange d'expériences entre la CTB-TSHOPO et les autres programmes CTB, entre la CTB-TSHOPO et les partenaires au développement par la publication de deux documents de capitalisation sur l'agriculture et le désenclavement d'ici décembre 2016 ;
7. Renforcer la cohésion interne et les capacités du personnel CTB-TSHOPO en communication
8. Produire des contenus d'émissions radios ou télévisuelles transmettant opportunément les messages des programmes relatifs aux règlements routiers, aux taxations légales, au respect de l'environnement et à la participation citoyenne

➤ **Plan opérationnel de communication Prodat Prodet 2016**

Objectifs	Cibles	Messages	Activités	Outils	Délai	Responsable
Faciliter l'appropriation du programme et la pérennisation de ses acquis par les bénéficiaires grâce à une bonne communication sur le programme	-Les partenaires institutionnels -Les membres des structures de concertation	-Le programme entend contribuer à la réduction de la pauvreté en améliorant les systèmes de production agricole et l'accès au marché ; -La mise en œuvre du programme revient à la CTB, elle est basée sur le principe de coresponsabilité ; -Nous vous accompagnons sans vous remplacer.	-Campagne d'information pour expliquer le programme et sensibiliser les bénéficiaires et partenaires à leurs responsabilités respectives dans la mise en œuvre du programme	-Dépliant explicatif du programme -Réunions d'information -Ateliers de lancement dans les territoires ciblés -Reportages radio, TV et articles de presse sur les ateliers de lancement	-Avril-Mai 2016 : ateliers de lancement, -Reportages -Activité continue après lancement	CHARCOMM
	-Femmes appartenant aux organisations bénéficiaires	-Vous êtes l'une des principales cibles du programme ; -Saisissez cette opportunité pour assurer votre autonomie.				
Objectifs	Cibles	Messages	Activités	Outils	Délai	Responsable
D'ici décembre 2016, amener au moins 50% d'organisations paysannes regroupées au sein des clubs d'écoute à adopter les nouvelles techniques culturales respectueuses de l'environnement.	Les organisations paysannes agricoles regroupées au sein des clubs d'écoute	- Vous voulez produire plus ? Cultivez autrement. -Le feu appauvrit le sol, optez pour le semis sous couvert végétal. - Une bonne alternance des cultures garantit une meilleure récolte. -La destruction des forêts cause les perturbations climatiques. Evitons-la.	Vulgarisation des nouvelles techniques culturales respectueuses de l'environnement.	- 5 Emissions radio - 2 Spots radio -Visites de terrain -Video forums (2 sketches)	Juin-décembre	CHARCOMM Avec le concours des experts du PRODAT et du SNV
Accroître la visibilité des interventions du PRODAT et du PRODET auprès des citoyens belges et congolais	- Citoyens belges et congolais - Partenaires au développement	-Nous appuyons les organisations paysannes agricoles pour réduire la pauvreté ; -Voici nos réalisations et leur impact sur la vie des bénéficiaires.	Communiquer sur les résultats du désenclavement et de l'appui à l'agriculture dans les bassins de production retenus;	-Production d'un film documentaire -Newsletter du programme provincial en dur et en version électronique sur le site web de la CTB	-Documentaire : Novembre-décembre 2016 -Parution newsletter : à partir de juillet 2016	CHARCOMM
Objectifs	Cibles	Messages	Activités	Outils	Délai	Responsable

D'ici décembre 2016, sensibiliser au moins 200 camionneurs, la Fédération des entreprises du Congo, les paysans des zones d'intervention à travers les CLERS (50 % au moins) les CVD (50 % au moins) et les clubs d'écoute (80% au moins) au respect des barrières de pluies, de la charge à l'essieu et d'autres bonnes pratiques routières.	Les usagers de la route	-Bonnes routes, bonnes affaires ; mauvaises routes mauvaises affaires. -Rouler pendant la pluie dégrade la route ; patientez devant la barrière de pluie. -Camionneur, tu abîmes la route aujourd'hui? Par où passeras-tu demain ?	-Campagne de sensibilisation et de vulgarisation des textes légaux sur l'usage des voies routières	-5 Emissions radio -2 Spots radio -Video forums (2 sketches) -Calendrier 2017 avec messages -Reproduction et distribution du texte legal re réglementant la circulation routière	Juillet-Décembre 2016	CHARCOMM avec le concours des experts PRODET, du SNIR et du ministère des Transports
<b>Objectifs</b>	<b>Cibles</b>	<b>Messages</b>	<b>Activités</b>	<b>Outils</b>	<b>Délai</b>	<b>Responsable</b>
D'ici décembre 2016, renforcer les capacités des partenaires étatiques et non étatiques du programme en communication pour le développement ( tous les STD, tous les CARG, toutes les COORDICLERS, toutes les radios communautaires ciblées ) ;	STD, CARG, COORDICLERS, radios communautaires, clubs d'écoute	-Un meilleur partenariat pour un monde rural plus dynamique	Renforcement des capacités des acteurs de la communication	-Ateliers du diagnostic participatif des radios communautaires et des clubs d'écoute des zones d'intervention -Mise en œuvre du plan de renforcement des capacités des radios communautaires et des clubs d'écoutes ciblés -Ateliers d'évaluation et d'actualisation des plans de communication du CARG et du SNV (Service National de Vulgarisation) ; -Formation en communication pour le développement pour les COORDICLERS	-Ateliers du diagnostic : avril-mai 2016 -Mise en œuvre du plan de renforcement des capacités des radios et des clubs d'écoute : Juin-Septembre -Ateliers d'évaluation et d'actualisation des plans de communication du CARG et SNV : Juin-Septembre -Formation COORDICLERS : Août 2016	CHARCOMM

Objectifs	Cibles	Messages	Activités	Outils	Délai	Responsable
Promouvoir l'échange d'expériences entre la CTB-TSHOPO et les autres programmes CTB basés en RDC, entre la CTB-TSHOPO et les partenaires au développement ;	-Programmes CTB basés en RDC - Partenaires au développement basés dans la Tshopo	-Voici nos expériences et les leçons apprises ; -Partagez avec nous vos expériences et les leçons apprises.	Capitalisation des expériences	Au moins 2 documents de capitalisation	Avant fin décembre	CHARCOMM
Renforcer la cohésion interne et les capacités du personnel CTB-TSHOPO.	Personnel CTB TSHOPO	-Nous avons des résultats à atteindre ensemble, nous devons promouvoir l'esprit d'équipe ; -On ne finit jamais d'apprendre.	-Activités de loisir -Formation continue	-Carnaval 2016 -Match de foot contre un partenaire -Marche de santé  -Séance de sensibilisation à l'importance de la communication pour le développement	-Carnaval : Dernière semaine de juin -Séance de sensibilisation sur la communication pour le développement : 2è quinzaine juin -Match : Août -Marche de santé: Novembre	CHARCOMM

### ➤ Budget et suivi-évaluation

Le DTF détermine le budget pour quelques activités. Quant aux autres, le budget sera déterminé en fonction de chaque activité. Les indicateurs dont nous nous servons pour évaluer la mise en œuvre du plan de communication sont d'ordre quantitatif et qualitatif. Nous nous baserons sur les dépliants produits et distribués, les newsletters produites et distribuées, les spots et les émissions produites et diffusées, les vidéo forums organisés, les ateliers et réunions organisés...

Par ailleurs, nous nous appuyerons sur les témoignages des bénéficiaires pour évaluer le changement qualitatif ainsi que sur le rapport d'évaluation à mi-parcours. Nous organiserons également une enquête auprès des publics-cibles de nos interventions. Une étude d'impact socio-économique commanditée par le programme pourra aussi nous servir dans l'évaluation de la communication.

➤ Plan d'action 2016

Actions	Période											
	Janv	Fév.	Mars	Avril	mai	Juin	Juil.	Août	Sept	Oct	Nov	Déc
Production dépliant PRODAT-PRODET-EDUT												
Sensibilisation équipe CTB au genre												
Ateliers de lancement des activités PRODAT-PRODET												
Etat des lieux des radios communautaires												
Etat des lieux des clubs d'écoute et des STD												
Atelier sur la communication pour le développement en interne												
Renforcement des capacités des structures/ acteurs de la communication (Formations, évaluation et actualisation des plans de communication)												
Signature de contrats de collaboration avec le réseau des organes de presse sélectionnés												
Parution de la newsletter externe du programme												
Production calendrier PRODET												
Production d'un film documentaire												
Séance d'échange autour des Convention de subsides												
Production de 2 documents de capitalisation												
Activités de loisir (carnaval, match de foot, marche)												

### 3.12. Stratégie de suivi et évaluation

10 étapes ont été recensées dans la mise en place d'un système de S&E axé sur les résultats

#### ➤ Etape 1. Une évaluation des capacités et de volonté

A la veille de la mise en œuvre effective du programme et sur base de l'état des lieux dans le domaine du SE une approche systématique pour déterminer la capacité et la volonté de construire un système de S&E axé sur les résultats s'est imposée. Cette approche a mis l'accent sur la présence et/ou l'absence des intervenants, incitations, rôles et responsabilités, capacité organisationnelle, obstacles, besoins d'informations et intérêt, le SSE existant. Le questionnement était le suivant :

##### Pour l'incitation

- Qu'est qui motive la nécessité d'établir un système de S&E pour PRODET ?
- Qui sont les intervenants pour la construction et l'utilisation d'un système de S&E?
- Qu'est-ce qui motive ceux qui défendent l'établissement d'un système de S&E?
- Qui bénéficieront ou ne bénéficieront pas du système?

##### Pour ce qui est des rôles et responsabilités

- Quels pourraient être les rôles et responsabilités des principales parties prenantes du PRODET dans le système ?
- Est-ce que les STD et la CTB se partagent-ils habituellement des informations?
- Qui des parties prenantes (Ministères, STD, ...) produit des données ?
- Comment à des différents niveaux les données sont-elles utilisées ?

##### Pour la capacité organisationnelle

- Quelles sont les compétences techniques, les systèmes de gestion des données existants et leur qualité, les technologies disponibles en termes de logiciels dans le domaine ?

##### Pour les obstacles au Suivi et évaluation

- Préciser les barrières à la construction du SSE (ressources financières, absence des intervenants avec capacités nécessaires) et comment faire face à ces obstacles ?

##### Pour l'évaluation des besoins en matière d'information et l'intérêt des parties prenantes

- Elaborer avec les intervenants clés du programme, d'une liste détaillée du public destinataire et de son besoin en matière d'informations.
- Ensuite, il a été organisé une discussion avec les destinataires clés pour mesurer l'intérêt de ce besoin d'information (responsabilité, redevabilité, mobilisation des ressources...).

##### Pour la connaissance du système de suivi et évaluation des principales parties prenantes

Le PRODET a approché les principales parties prenantes pour connaître leurs propres outils de S&E. Cela a permis à la fois d'en apprécier la qualité et les articulations/interactions potentielles avec le S&E de PRODET.

#### ➤ Etape2 : Accord sur les résultats à suivre et à évaluer

Cet accent sur les résultats se justifie du fait que les résultats explicitent les objectifs, les résultats peuvent être mesurables soit directement soit à travers les indicateurs, tandis que, les objectifs ne le sont pas nécessairement. Pour le programme, les résultats ont déjà été choisis de commun accord par le gouvernement et la CTB en lien avec la stratégie provinciale de développement (Plan d'action Prioritaire de la Province). Les résultats sont connus à ce stade.



➤ **Etape 3 : Sélection des indicateurs clés pour suivre les résultats**

Les variables spécifiques, si elles sont suivies systématiquement au fil de temps indiquent le progrès vers les résultats. Un ensemble d'indicateurs était disponible dans le cadre logique initial du programme.

Une première relecture du cadre de suivi des résultats du PRODET, avec la participation des principales parties prenantes, a été réalisée en 2015. Elle a servi à vérifier le caractère SMART des indicateurs et au besoin de proposer des nouveaux indicateurs. Toutefois, le nombre d'indicateurs obtenus au terme de cet exercice a été relativement élevé :

**Cadre logique des indicateurs du DTF**

Logique d'intervention	Indicateurs (IOV) – à confirmer par l'étude de ligne de base	Sources de vérification	Hypothèses
<b>Objectif global : Les revenus des exploitations familiales dans les zones cibles du district de la Tshopo sont augmentés grâce à une relance durable de la production agricole et contribuent à la réduction de la pauvreté</b>			
<b>Objectif spécifique</b> <b>Diminuer le coût de transport par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nbre de kilomètres de routes praticables en toute saison/étendu du réseau multimodal contigu</li> <li>La diminution du coût des transports et leur fiabilité</li> <li>La vitesse moyenne de parcours est maintenue</li> <li>Les impacts environnementaux sont analysés (via les EIE) et atténués</li> <li>Contribution chiffrée de l'Etat congolais à l'entretien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapports PRODET</li> <li>Rapports MPTPI (comités de suivi)</li> <li>Enquêtes par échantillonnage</li> <li>Système SIG du MPTPI</li> <li>Rapports ombudsman</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La stabilité politique et sécuritaire est assurée</li> <li>Les autorités s'engagent entièrement dans la pérennisation de l'entretien et y contribuent financièrement</li> <li>Les zones d'intervention sont désenclavées (=objectif... → dirais plutôt « le réseau multimodal est cohérent »)</li> <li>RH programme trouvées</li> </ul>

Logique d'intervention	Indicateurs (IOV) – à confirmer par l'étude de ligne de base	Sources de vérification	Hypothèses
<b>Résultat 1 : La gouvernance du secteur de transport est améliorée</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les effectifs nécessaires pour le bon fonctionnement du Maître d'Ouvre sont opérationnels</li> <li>• - Les plans individuels de développement sont exécutés comme prévu.</li> <li>• - % du réseau introduit dans le système SIG</li> <li>• - % de l'information sur le réseau dans le système SIG adaptée au moins trimestriellement</li> <li>• Le nombre de rapports de qualité fournis par les différents organismes appuyés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapports programme</li> <li>• Rapports annuels Maître d'Ouvrage</li> <li>• Rapports des comités de suivi</li> <li>• Système SIG</li> </ul>	<p>Mise à disposition par le partenaire du personnel adéquat à tous les niveaux</p>
<b>Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• - Existence d'un plan d'action prioritaire désenclavement</li> <li>• - Existence du PGES et % du PGES exécuté</li> <li>• - Nombre de personnes formées</li> <li>• Nombre de personnes/structures spécialisées en HIMO</li> <li>• - Réhabilitation de « x » km de routes</li> <li>• - Réduction du temps de trajet</li> <li>• - Réhabilitation de « x » bacs et « x » km de petites voies fluviales</li> <li>• - Construction de « x » débarcadères</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PGES</li> <li>• Rapports programme</li> <li>• Système SIG (programme et Maître d'Ouvrage)</li> <li>• PV de réception des travaux, fournitures et services</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PME et ONG trouvées pour les travaux</li> <li>• Bureaux d'études trouvés</li> <li>• Partenariat bacs approfondi</li> </ul>
<b>Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de structures locales créées et/ou appuyées</li> <li>• Entretien de « x » km de routes pendant « y » temps</li> <li>• Qualité moyenne (objective) de l'entretien</li> <li>• Nombre de personnes formées</li> <li>• Hommes/jours de travail créés</li> <li>• Nombre de CLER professionnalisés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapports programme</li> <li>• Rapports de la surveillance réseau</li> <li>• Rapports annuels des CLER et COORDICLER</li> <li>• Fiches d'abattement (qualité)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Maître d'Ouvrage collabore pleinement dans la surveillance du réseau</li> <li>•</li> </ul>

Logique d'intervention	Indicateurs (IOV) – à confirmer par l'étude de ligne de base	Sources de vérification	Hypothèses
<b>Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de personnes directement touchées par les activités de sensibilisation</li> <li>- Nombre d'instruments de réglementation installés</li> <li>- Existence formelle d'un ombudsman</li> </ul> <p><u>Outcomes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de plaintes de tracasseries</li> <li>- Pourcentage des véhicules surchargés</li> <li>- Cas de non-respect des barrières de pluie diminué]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statistiques de l'ombudsman</li> <li>• Rapports des CLER</li> <li>• Rapports du programme</li> <li>• Rapports d'évaluation</li> </ul>	Les autorités locales soutiennent la lutte anti-tracasserie et la réglementation du trafic

Dans le souci d'avoir un nombre réduits d'indicateurs, faciles à renseigner, d'en formuler le dictionnaire, de définir les rôles des différentes parties prenantes dans le suivi et évaluation du PRODET, de renforcer le dispositif de vérification, d'améliorer les hypothèses et risques un projet cadre de référence a été initié en interne en associant les partenaires clés des services techniques déconcentrés

de cet exercice du mois de mars 2016 il a résulté que :

- Certains indicateurs ont été supprimés car, supposés être pris en charge par d'autres au niveau de l'objectif spécifique ou des résultats selon le cas,
- La fusion parfois de deux indicateurs en un seul facile à être renseigné,
- La hiérarchisation des sous résultats dans le but d'améliorer la logique dans le cadre logique,
- La reformulation de certains indicateurs afin de les rendre plus explicatifs et compréhensibles,
- L'identification des indicateurs de suivi interne mais aussi des indicateurs qui échappent au contrôle du programme.

Ainsi, le nombre d'indicateurs est passé de 30 à 20 comme le démontre le tableau ci-après ;

Logique d'intervention	Objectif spécifique	Résultat 1	Résultat 2	Résultat 3	Résultat 4	Totaux
Cadre logique initial	5	5	8	6	6	30
Cadre logique revu	4	2	7	3	4	20

Résultats / indicateurs	
IMPACT: Les revenus des exploitations familiales dans les zones cibles du district de la Tshopo sont augmentés grâce à une relance durable de la production agricole et contribuent à la réduction de la pauvreté	
OUTCOME : Diminuer le coût de transport par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nbre de kilomètres de routes praticables en toute saison/étendu du réseau multimodal contigu</li> <li>La diminution du coût des transports et leur fiabilité</li> <li>La vitesse moyenne de parcours est maintenue</li> <li>Les impacts environnementaux sont analysés (via les EIE) et atténués</li> <li>Contribution chiffrée de l'Etat congolais à l'entretien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur de voies routière et fluviales praticables en toute saison</li> <li>Taux de diminution du coût des transports par (par modalité et par moyen de transport)</li> <li>Taux de maîtrise d'ouvrage effective au niveau de la Province</li> <li>Montant cumulé des investissements de la Province dans le réseau multimodal réhabilité par la CTB</li> </ul>
OUTPUT 1: La gouvernance du secteur de transport est améliorée	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les effectifs nécessaires pour le bon fonctionnement du Maître d'Œuvre sont opérationnels</li> <li>- Les plans individuels de développement sont exécutés comme prévu.</li> <li>% du réseau introduit dans le système SIG</li> <li>% de l'information sur le réseau dans le système SIG adaptée au moins trimestriellement</li> <li>Le nombre de rapports de qualité fournis par les différents organismes appuyés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre des personnes formées en lien avec la maîtrise d'ouvrage</li> <li>% d'exécution du plan d'appui à la CPR, DP/ITPR et l'IPDR</li> </ul>
OUTPUT 2: Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Existence d'un plan d'action prioritaire désenclavement</li> <li>Existence du PGES et % du PGES exécuté</li> <li>Nombre de personnes formées</li> <li>Nombre de personnes/structures spécialisées en HIMO</li> <li>Réhabilitation de « x » km de routes</li> <li>Réduction du temps de trajet</li> <li>Réhabilitation de « x » bacs et « x » km de petites voies fluviales</li> <li>Construction de « x » débarcadères</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>% d'exécution du PGES</li> <li>Nombre de personnes formées spécialisées en HIMO</li> <li>kilomètres de réseaux routier/ fluvial désenclavé</li> <li>Longueur de ponts construits/ réhabilités</li> <li>Nombre de passages sous route construits/Réhabilités</li> <li>Nombre de bacs réhabilités et mis sous le système de gestion</li> <li>Nombre d'embarcadères aménagés et fonctionnels</li> </ul>
OUTPUT3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de structures locales créées et/ou appuyées</li> <li>Entretien de « x » km de routes pendant « y » temps</li> <li>Qualité moyenne (objective) de l'entretien</li> <li>Nombre de personnes formées</li> <li>Hommes/jours de travail créés</li> <li>Nombre de CLER professionnalisés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de COORDICLER professionnalisés</li> <li>Longueur de routes / voie fluviale entretenus par les CLER et CLESB</li> <li>Cote moyenne pondérée sur base des fiches d'abattement</li> </ul>
OUTPUT4 : Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de personnes directement touchées par les activités de sensibilisation</li> <li>Nombre d'instruments de réglementation installés</li> <li>Existence formelle d'un ombudsman</li> <li>Outcomes :</li> <li>Nombre de plaintes de tracasseries</li> <li>Pourcentage des véhicules surchargés</li> <li>Cas de non-respect des barrières de pluie diminué]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diminution du nombre de barrière de tracasserie</li> <li>Montant de tracasserie par 100 km</li> <li>% des camions et des baleinières surchargés</li> <li>% de camion respectant les barrières de pluies</li> </ul>

#### ➤ Etape 4 : La collecte des données de base sur les indicateurs

Plusieurs sources de collecte entre autres les enquêtes, les focus groupes, la conversation avec les bénéficiaires, le système d'information géographique, l'observation, documentation le cadre logique du programme ne renseignaient pas sur les données de base.

Ces informations ont été recherchées sans équivoque dans l'enquête menée par le programme via prestataires (**enquête ménage**).

Des 20 indicateurs comme souligné ci-haut, 4 n'avaient pas des valeurs de base. Il s'agit de indicateurs suivants ;

IOV	Code	Unité	Valeur de base	Valeur cible finale	Responsable collecte
Taux de diminution du coût des transports par (par modalité et par moyen de transport)	IOS/02	%	0%	10%	DPO (IPDR et ITPR)
Montant de tracasserie par 100 km	IR4/02	FC/100 km	A renseigner	A déterminer	DPO (IPDR et ITPR)
% des camions et des baleinières surchargés	IR4/03	%	A renseigner	A déterminer	DPO (IPDR et ITPR)
% de camion respectant les barrières de pluies	IR4/04	%	A renseigner	A déterminer	DPO (IPDR et ITPR)

Au regard de cette situation, le Programme a diligenté une mission terrain pour collecter des données supplémentaires et qui a nécessité la participation de 11 DPO, 4 ingénieurs programme et le responsable Suivi et Evaluation.

Au préalable, les fiches de collectes des données ont été formulées et discutées en interne avant d'être mises à la disposition des équipes de collecte. C'est à l'issue de cette démarche que le programme a disposé de la matrice de suivi avec une batterie complète d'indicateurs SMART avec une valeur de base acceptable (situation de référence).

#### ➤ Etape 5 : La sélection des cibles

Pour améliorer la planification faite dans le cadre du programme, la sélection des cibles réalistes est incontournable.

Le programme s'est fixé sur le niveau quantifiable des indicateurs qu'il cherche à atteindre. Exemple : Les exploitations agricoles vont augmenter de 20 % dans les deux prochaines années par rapport à la ligne de base.

Notre performance sera en fonction des indicateurs de base et du niveau d'amélioration souhaitée. Le programme a joué la prudence et le réalisme dans la fixation des cibles pour les effets car l'observation des effets prend du temps.

#### ➤ Etape 6 : Le suivi des résultats

Nous devons suivre les résultats mais avant d'y arriver un suivi d'exécution est obligatoire. C'est ici que le SSE doit être géré et entretenu. Un système de stockage et de traitement des données a été mis en place afin de mesurer les progrès vers la

réalisation des résultats.

Le Projet a valorisé l'expertise interne pour enrichir le mécanisme de stockage et de traitement des données en vue de leur meilleure interprétation.

La mission de Jean François DETRY (PAIOB Burundi) a appuyé la mise en place d'un système de saisie, stockage et de gestion des variables et indicateurs de suivi évaluation des programmes provinciaux de la Tshopo, particulièrement du PRODET.

A l'issue de la mission, un système de saisie, stockage et gestion des données de suivi évaluation a été mis en place sous Excel pour le programme du désenclavement de la Tshopo (PRODET)

Une formation du personnel clé impliqués dans l'utilisation du système de saisie, stockage et gestion des données a été conduite

La collecte et le traitement et le stockage peuvent déjà commencer. Les progrès vérifiées en termes de collecte de stockage et de traitement des données pendant quelques mois peuvent être utilisées pour tester, ajuster le Système de stockage et de gestion des données après l'exercice.

Bref, c'est le lancement du dispositif de SE : collecte régulière, contrôle de qualité, agrégation, validation du système de stockage, etc.

## **PERSPECTIVES**

### ➤ **Etape 7 : Utilisation de l'information de l'évaluation**

Les résultats des traitements des données collectées servent à alimenter la matrice de gestion du système de suivi-évaluation de la mise en œuvre du PRODET.

### ➤ **Etape 8. Le reporting sur les résultats**

Le traitement des données nous permettra d'avoir les informations sur les statues des programmes pour possiblement proposer des modifications du schéma au cas où. C'est ici que nous allons confirmer ou contester la théorie du changement car, nous aurons des informations importantes au fil du temps. Les affichages visuels (cadre logique des résultats, BD), permettront de comparer les indicateurs et les cibles, les données actuelles par rapport à celles précédente

### ➤ **Etape 9 : Utilisation des résultats**

D'ordinaire c'est une réponse à la redevabilité, une justification de demande de budget, dégager les performances et proposer des corrections dans la stratégie si nécessaire, communication avec le public pour gagner la confiance, réflexion critique, etc.

Le suivi devra permettre d'avoir un pilotage efficace des interventions et un apprentissage pratique au regard des expériences à capitaliser. Ainsi, il contribue à l'instauration d'un partenariat solide, de confiance entre les parties prenantes et accroît la redevabilité

Dans le but de mesurer les changements et autres évolutions dans le temps, il est indispensable de suivre/ajuster les valeurs de base, qui constituent la référence du projet. Compte tenu de la durée du projet et de la programmation dans la mise en œuvre des activités, deux jalons sont proposés :

- Novembre 2016, soit deux années après le démarrage effectif des activités

- Novembre 2018, soit 4 années après le début des activités

Il reste entendu que le monitoring des résultats devrait se poursuivre après 2019, pour mesurer l'impact de certaines activités, qui ne sera visible qu'au bout d'une durée plus longue.

➤ **Etape 10 : le maintien du S&E**

Nous devons clarifier de nouveau les rôles et responsabilités des acteurs, mobiliser les moyens financiers ainsi que les capacités, améliorer la collecte des données fiables et crédibles.

A ce stade il reste à :

- Préciser les outils de planification/rapportage internes au programme (entre la coordination, les 3 volets d'intervention et les 6 antennes dans les zones d'intervention) selon une méthode d'assurance qualité;

Le processus du suivi-évaluation a pris en compte les travaux suivants :

- 2015 enquête ménage de détermination de certaines valeurs de référence
- 2015 séances de travail avec les partenaires sur les IOV
- 2016 finalisations des IOV pendant la mission Backstopping
- 2016 ateliers d'élaboration du dictionnaire des IOV et méthode de calculs
- 2016 harmonisation des présentations des traitements des données du S&E
- 2016 missions de collectes des données supplémentaires
- 2016 Atelier de validation du S&E de PRODET

## CHRONOGRAMME INDICATIF DES ACTIONS CLES DE LA MISE EN PLACE SSE PRODET

No	Domaines/Actions	Responsables	Personnes impliquées	janv-16				févr-16				mars-16				avr-16				mai-16				juin-16			
				s1	s2	s3	s4	s1	s2	s3	s4	s1	s2	s3	s4	s1	s2	s3	s4	s1	s2	s3	s4	s1	s2	s3	s4
	<b>Etape 1. Une évaluation des capacités et de volonté</b>																										
1	Evaluation des besoins en information et intérêt des parties prenantes du PRODET	SE, Coordonnateur programme,	Acteurs impliqués	x	x	x	x	x	x	x	x																
2	Connaissance des systèmes SE des parties prenantes	SE, Coordonnateur programme,	Acteurs impliqués	x	x	x	x	x	x	x	x																
3	Qui des parties prenantes produits des données	SE, Coordonnateur programme,	Acteurs impliqués	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
4	Rôles et responsabilités des parties prenantes	SE, Coordonnateur programme,	Acteurs impliqués			x	x	x	x	x	x																
	<b>Etape 3 : Sélection des indicateurs clés pour suivre les résultats</b>																										
5	Sélection des indicateurs pertinents	SE, Coordonnateurs programme,	Staff thématique, partenaires clés	x	x	x	x	x	x	x	x																
6	Affinage des indicateurs (IOV SMART, IOV désagrégé Genre...)	SE, Coordonnateurs programme,	Staff thématique, partenaires clés	x	x	x	x	x	x	x	x																
6.1.	<b>Nettoyage du cadre logique si nécessaire (élimination des indicateurs non pertinents et des indicateurs difficiles à renseigner)</b>	SE, Coordonnateur programme,	Staff thématique, partenaires clés															x	x								
7	Affinage des sources de vérification	SE, Coordonnateur programme,	Staff thématique, partenaires clés	x	x	x	x	x	x	x	x																
8	Hypothèses et risques (mises à jour)	SE, Coordonnateur programme,	Staff thématique, partenaires clés	x	x	x	x	x	x	x	x																
8.1.	<b>Mise à jour des risques</b>																			x	x						
9	Dictionnaire des indicateurs (mode de calcul, unité, responsable de collecte,	SE	Coordonnateurs programmes, staff thématique					x	x	x	x																





	données		thématique, parties impliquées																								
17	Mise en place du système de stockage et de gestion des données	SE, Consultant,	Coordonnateurs programmes, staff thématique, parties impliquées												x	x	x	x	x	x	x	x					
18	Formation support de stockage, gestion des données	SE, Consultant,	Coordonnateurs programmes, staff thématique, parties impliquées												x	x	x	x	x	x	x	x					
	<b>Etape 8. Le reporting sur les résultats</b>																										
19	Traitement des données (Cadre logique des résultats)	SE, staff thématiques	Acteurs impliqués													x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
	<b>Etape 9 : Utilisation des résultats</b>																										
20	Communication, SMCL, réunion de réflexion critique	Coordonnateurs programmes	SE, Staff thématiques, Acteurs impliqués																								x

## Matrice de suivi-évaluation de PRODET

Résultats / indicateurs	Valeur de base	Valeur cible finale	Source de vérification	Responsable collecte
<b>IMPACT: Les revenus des exploitations familiales dans les zones cibles du district de la Tshopo sont augmentés grâce à une relance durable de la production agricole et contribuent à la réduction de la pauvreté</b>				
<b>OUTCOME : Diminuer le coût de transport par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable</b>				
Longueur de voies routières et fluviales praticables en toute saison	0Km	1148 km	Rapport PRODET, Rapport CPR	CPR; IP-DR/DP-ITPR PRODET
Taux de diminution du coût des transports par (par modalité et par moyen de transport)	0%	10%	Rapport PRODET, Rapport CPR Rapport DP-Transcom	CPR IP-DR/DP-ITPR PRODET
Taux de maîtrise d'ouvrage effective au niveau de la Province	6%	70%	Rapport PRODET, Rapport CPR	CPR IP-DR/DP-ITPR PRODET, CPE, Transcom, FONER, Adm. Province
Montant cumulé des investissements de la Province dans le réseau multimodal réhabilité par la CTB	0 fc	3 M	Rapport PRODET, Rapport CPR	CPR, DP- Plan, Adm. Fin Province
<b>OUTPUT 1: La gouvernance du secteur de transport est améliorée</b>				
Nombre des personnes formées en lien avec la maîtrise d'ouvrage	12	44	Rapport PRODET, Rapport IPDR, Rapport ITPR	PRODET
% d'exécution du plan d'appui à la CPR, DP/ITPR et l'IPDR	0%	100%	Rapport PRODET	PRODET
<b>OUTPUT 2: Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité</b>				
% d'exécution du PGES	0%/ Territoire	30% / Territoire	Rapport PRODET Rapport CPE, Rapport IPDR	CPE, IPDR, PRODET
Nombre de personnes formées spécialisées en HIMO	A renseigner	A déterminer	Rapport PRODET Rapport IPDR	IPDR, PRODET
kilomètres de réseaux routier/ fluvial désenclavé	0Km	1148 km	Rapport CPR, Rapport DP- ITPR Rapport IPDR, Rapport RVF Rapport Transcom	CPR, PRODET
Longueur de ponts construits/ réhabilités	0 ml	404 ml	Rapport CPR, Rapport PRODET Rapport ITPR	CPR, PRODET, ITPR
Nombre de passages sous route construits/Réhabilités	0	157	Rapport CPR, Rapport PRODET Rapport ITPR	CPR, PRODET, ITPR
Nombre de bacs réhabilités et mis sous le système de gestion	2	6	Rapport OR, Rapport PRODET Rapport CPR	OR, CPR, PRODET
Nombre d'embarcadères aménagés et fonctionnels	1	6	Rapport OR, Rapport PRODET Rapport CPR	OR, CPR, PRODET
<b>OUTPUT3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</b>				

Nombre de COORDICLER professionnalisés	2	6	Rapport PRODET, Rapport IPDR Rapport COORDICLER Rapport FONER, Rapport CPR,	IPDR, PRODET
Longueur de routes / voie fluviale entretenus par les CLER et CLESB	0 Km	1148 Km	Rapport IPDR, Rapport PRODET Rapport CPR, Rapport Transcom Rapport FONER	IPDR, PRODET
Cote moyenne pondérée sur base des fiches d'abattement	0%	90%	Rapport PRODET	PRODET
<b>OUTPUT4 : Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues</b>				
Diminution du nombre de barrière de tracasserie	Route Banalia:117708 fc Isangi: 38278 fc Opala: 64541 fc  Fleuve Banalia: 543 fc Isangi:30000fc Opala:16000fc	Diminution de 50%	Rapport PRODET Rapport CPR	PRODET, CPR
Montant de tracasserie par 100 km	Opala Camion: 67% Baleinière: 82%  Banalia: Camion:38% Baleinière: 33%  Isangi Camion: 0% Baleinière: 48%	Opala Camion: 0% Baleinière: 0%  Banalia: Camion:0% Baleinière: 0%  Isangi Camion: 0% Baleinière: 0%	Rapport PRODET Rapport CPR	PRODET, CPR
% des camions et des baleinières surchargés	Opala : 77% Banalia : N/A Isangi: N/A	100%	Rapport PRODET, Rapport CPR, Rapport Transcom	PRODET, CPR
% de camion respectant les barrières de pluies	Opala : 77% Banalia : N/A Isangi: N/A	100%	Rapport PRODET, Rapport CPR Rapport CLER	CLER

