



# RAPPORT DES RESULTATS 2015

## INTERVENTION PRODET



## Sommaire

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>2</b>
<b>ACRONYMES</b> .....	<b>4</b>
<b>1 APERÇU DE L'INTERVENTION</b> .....	<b>6</b>
1.1 FICHE D'INTERVENTION.....	6
1.2 EXECUTION BUDGETAIRE .....	7
1.3 AUTOEVALUATION DE LA PERFORMANCE.....	8
1.3.1 <i>Pertinence</i> .....	8
1.3.2 <i>Efficiéce</i> .....	8
1.3.3 <i>Efficacité</i> .....	9
1.3.4 <i>Durabilité potentielle</i> .....	9
1.4 CONCLUSIONS .....	9
<b>2 MONITORING DES RESULTATS</b> .....	<b>11</b>
2.1 ÉVOLUTION DU CONTEXTE .....	11
2.1.1 <i>Contexte général</i> .....	11
2.1.2 <i>Contexte institutionnel</i> .....	11
2.1.3 <i>Contexte de gestion : modalités d'exécution</i> .....	12
2.1.4 <i>Contexte HARMO</i> .....	13
2.2 PERFORMANCE DE L'OUTCOME .....	14
2.2.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	14
2.2.2 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	14
2.2.3 <i>Impact potentiel</i> .....	14
2.3 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1 .....	15
2.3.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	15
2.3.2 <i>État d'avancement des principales activités</i> .....	15
2.3.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	16
2.4 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2 .....	16
2.4.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	16
2.4.2 <i>État d'avancement des principales activités</i> .....	17
2.4.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	17
2.5 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 3 .....	21
2.5.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	21
2.5.2 <i>État d'avancement des principales activités</i> .....	21
2.5.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	21
2.6 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 4 .....	23
2.6.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	23
2.6.2 <i>État d'avancement des principales activités</i> .....	23
2.6.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	23
2.7 THEMES TRANSVERSAUX.....	24
2.7.1 <i>Genre</i> .....	24
2.7.2 <i>Environnement</i> .....	24
2.7.3 <i>Autres</i> .....	24
2.8 GESTION DES RISQUES.....	25

<b>3</b>	<b>PILOTAGE ET APPRENTISSAGE.....</b>	<b>32</b>
3.1	REORIENTATIONS STRATEGIQUES .....	32
3.2	RECOMMANDATIONS.....	32
3.3	ENSEIGNEMENTS TIRES.....	32
<b>4</b>	<b>ANNEXES .....</b>	<b>33</b>
4.1	CRITERES DE QUALITE.....	33
4.2	DECISIONS PRISES PAR LE COMITE DE PILOTAGE ET SUIVI.....	36
4.3	CADRE LOGIQUE MIS A JOUR .....	38
4.4	APERÇU DES MORE RESULTS .....	41
4.5	RAPPORT « BUDGET VERSUS ACTUELS (2015) ».....	42
4.6	RESSOURCES EN TERMES DE COMMUNICATION.....	44

## Acronymes

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

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

# 1 Aperçu de l'intervention

## 1.1 Fiche d'intervention

Pays	RDC
NOM PROJET	PRODET (Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo)
NUMERO INTERVENTION	<b>NN 3013817</b>
CODE PROJET	<b>RDC 12 178 11</b>
ZONE D'INTERVENTION	TSHOPO dans les territoires de Opala, Banalia et Isangi
BUDGET	20.000.000 euro
INSTANCE PARTENAIRE	Ministère provincial en charge de l'Agriculture et Développement Rural
DATE CONVENTION SPECIFIQUE	6 Novembre 2014
FIN DU PROJET	6 Novembre 2019
EXPIRATION CS	5 Novembre 2021
DURÉE (MOIS)	84 mois (projet 60 mois)
GROUPES CIBLES	<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 familiales dans les Zones cibles du district de la TSHOPO sont augmentés grâce à une relance durable de la production agricole et contribuent à la réduction de la pauvreté
OBJECTIF SPECIFIQUE	Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau multimodal fonctionnel et durable
RESULTATS	<p>1. La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée</p> <p>2. Un réseau multimodal de transport est réhabilité</p> <p>3. Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</p> <p>4. Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées.</p>
ANNEE COUVERTE PAR LE RAPPORT	<b>2015</b>

## 1.2 Exécution budgétaire

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

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

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

Durée des études de base du programme (mois)	Durée de mise en œuvre des activités du programme (mois)	Délai d'exécution	Date de démarrage	Date évaluation	Durée exécutée (mois)	% délai exécuté
12	60	72	06/11/2014	12/12/2015	13	19%

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

## 1.3 Autoévaluation de la performance

### 1.3.1 Pertinence

	Performance
<b>Pertinence</b>	<b>A</b>

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

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

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

### 1.3.2 Efficience

	Performance
<b>Efficience</b>	<b>B</b>

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

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

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

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

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



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

### 1.3.3 Efficacité

	<b>Performance</b>
<b>Efficacité</b>	<b>B</b>

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

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

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

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

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

### 1.3.4 Durabilité potentielle

	<b>Performance</b>
<b>Durabilité potentielle</b>	<b>B</b>

La durabilité du PRODET à ce stade réside :

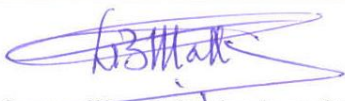
- Dans la qualité des ouvrages réhabilités et en construction sous contrôle et surveillance des Ingénieurs,
- dans la mise en place effective et la fonctionnalité de la CPR pour garantir la gestion du patrimoine routier de la Province de la Tshopo,
- Le renforcement prévu des capacités des structures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

## 1.4 Conclusions

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

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

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

Fonctionnaire exécution nationale <sup>1</sup>	Fonctionnaire exécution CTB <sup>2</sup>
<b><u>Professeur LUTUCHA BAKOKOLA</u></b>	<b><u>Vladmir Serge OKEY</u></b>
 <b>Conseiller Principal au Collège Agriculture et Développement Rural et Président de la SMCL</b>	 <b>ATI/Responsable du PRODET</b>

## 2 Monitoring des résultats<sup>1</sup>

### 2.1 Évolution du contexte

#### 2.1.1 Contexte général

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

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

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

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

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

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

#### 2.1.2 Contexte institutionnel

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

---

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

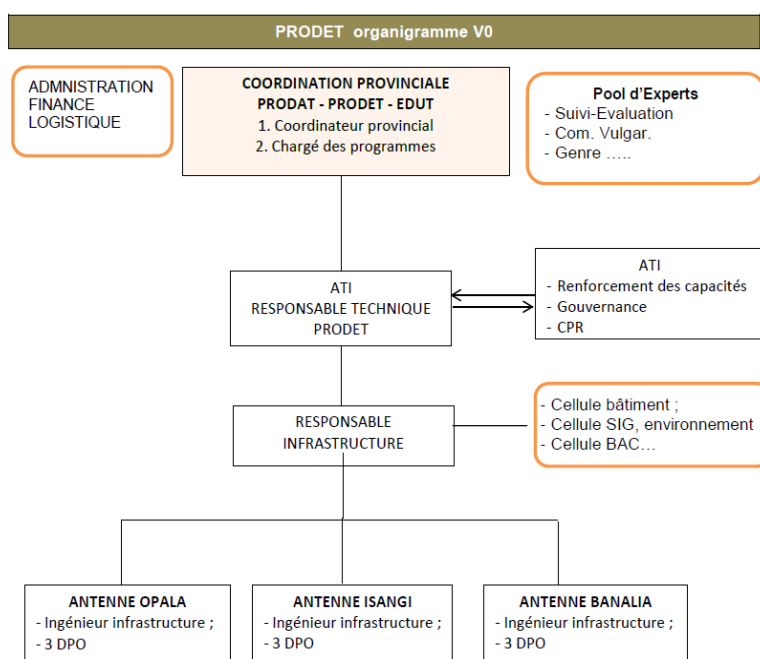
## 2.1.3 Contexte de gestion : modalités d'exécution

La structure organisationnelle de mise en œuvre des programmes provinciaux de la CTB/Tshopo est marquée par une complémentarité entre les différents programmes, créant des synergies dans les activités réalisant ainsi des économies d'échelle.

Les programmes CTB/Tshopo disposent d'une coordination provinciale fournissant un appui administratif, financier et logistique, ce qui permet aux personnels techniques de mieux se concentrer sur les aspects techniques des interventions.

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

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



## 2.1.4 Contexte HARMO

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

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

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

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

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

La nouvelle approche est caractérisée par :

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

Le programme lui-même est conscient que:

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

### 2- Organisation de journées « infrastructures »

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

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

### 3- L'ancrage institutionnel passe par :

- le renforcement de capacités (RC) des divisions provinciales sectorielles,
- la CPR
- la professionnalisation des CLER et COORDICLER,

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



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

## 2.2 Performance de l'outcome



### 2.2.1 Progrès des indicateurs<sup>2</sup>

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

<b>Outcome<sup>3</sup> : Diminuer le coût de transport par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable</b>					
<b>Indicateurs<sup>4</sup></b>	<b>Valeur de la Baseline<sup>5</sup></b>	<b>Valeur année N-1<sup>6</sup></b>	<b>Valeur année N<sup>7</sup></b>	<b>Cible année N<sup>8</sup></b>	<b>Cible finale<sup>9</sup></b>
• Nbre de kilomètres de routes praticables en toute saison/étendu du réseau multimodal contigu					
• La diminution du coût des transports et leur fiabilité					
• La vitesse moyenne de parcours est maintenue					
• Les impacts environnementaux sont analysés (via les EIE) et atténués					
• Contribution chiffrée de l'État congolais à l'entretien					

### 2.2.2 Analyse des progrès réalisés

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

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

### 2.2.3 Impact potentiel

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

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

<sup>3</sup> Reprendre la formulation de l'outcome, telle qu'elle figure dans le cadre logique (DTF).

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

<sup>5</sup> La valeur de l'indicateur au temps 0. Se réfère à la valeur des indicateurs au début de l'intervention (Baseline).

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

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

<sup>8</sup> La valeur cible escomptée à la fin de l'année N.

<sup>9</sup> La valeur cible à la fin de l'intervention.

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

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

## 2.3 Performance de l'output 1<sup>10</sup>



### 2.3.1 Progrès des indicateurs

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

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

### 2.3.2 État d'avancement des principales activités

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

<sup>10</sup> Le template prévoit jusqu'à 3 outputs (chapitres 2.2, 2.3 et 2.4). Si l'intervention compte plus d'outputs, simplement copier et coller les chapitres supplémentaires relatifs aux outputs. Si l'intervention compte moins de 3 outputs, simplement supprimer les chapitres non nécessaires).

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

<sup>11</sup> A : Les activités sont en avance  
 B : Les activités sont dans les délais  
 C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.  
 D : Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.



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

### 2.3.3 Analyse des progrès réalisés

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

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

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

## 2.4 Performance de l'output 2



### 2.4.1 Progrès des indicateurs

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

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



## 2.4.2 État d'avancement des principales activités

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

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

## 2.4.3 Analyse des progrès réalisés

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

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

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

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

<sup>12</sup> A : Les activités sont en avance  
 B : Les activités sont dans les délais  
 C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.  
 D : Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

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

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

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

PRODET PROGRAMMATION 1 : 2016-2017

PRODET: Échéance

AXES A REHABILITER DANS LE TERRITOIRE DE BANALIA					livraison par saison				Accessibilité actuelle
BASSINS	CLASSEMENT	AXES	KM	Bassins concernés	2016		2017		
BASSIN A	1 <sup>er</sup>	Bayangene-Kapalata	18	Bayangene pk 45	Ouverture	B	Travaux	B	Accessible
				Kapalata Bobiti					Non Accessible
	2 <sup>ème</sup>	Badambila-Abulakama	22	Badambila	Ouverture	B	Travaux	B	Moy Accessible
Sous total Bassin A :			40						
BASSIN B	1 <sup>er</sup>	Banalia-Baloma	49	Banalia Centre	Ouverture	B	Travaux	B	Accessible
				Baloma					Non Accessible
	2 <sup>ème</sup>	Bondjala-Bomboma :	19	Bondjala-Bomboma	Ouverture	B	Travaux	B	Moy Accessible
				Bondjaba					Moy Accessible
Sous total Bassin B:			68						Moy Accessible
TOTAL BANALIA			108						

AXES A REHABILITER DANS LE TERRITOIRE DE OPALA				Bassins concernés	livraison par saison				Accessibilité actuelle
BASSINS	CLASSEMENT	AXES	KM		2016		2017		
Axe ultra prioritaire		YATE-OPALA CENTRE-SIMBELE- IILIPA	90	Opala centre,	Ouverture	A	Travaux	A	Accessible
				Losele Munene					Moy Accessible
A	1 <sup>er</sup>	YAHILA - ILUNGA - ILOTA	10	Yatulia	Ouverture	B	Travaux	B	Accessible
	2 <sup>ème</sup>	YATOLEMA - YASENDO	25	Yaongendia	Ouverture	B	Travaux	B	Accessible
	3 <sup>ème</sup>	YAKOKO - YAOLONGA	14	Yaoka	Ouverture	B	Travaux	B	Moy Accessible
	4 <sup>ème</sup>	YALUWE - LIKUNDU	19	Likundu	Ouverture	B	Travaux	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	Moy Accessible
Sous total Bassin A :			112						
B	1 <sup>er</sup>	EKOLI-YALIPANGA-YALINA-LOKILO ETAT-YAMBALE	41	Yalina, Yaolonga	Ouverture	B	Travaux	B	Non Accessible
									Non Accessible
	2 <sup>ème</sup>	YALIPANGA - IREMA	7	Yalina	Ouverture	B	Travaux	B	Non Accessible
Sous total Bassin B :			48						
		Bief navigable Lilipa-Rivière Lomami					Ouverture	B	Accessible
TOTAL OPALA			250						

TOTAL BANALIA ET OPALA			358	
------------------------	--	--	-----	--

## 2.5 Performance de l'output 3<sup>13</sup>



### 2.5.1 Progrès des indicateurs

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

Output 3 : Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales					
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	Valeur année N-1	Valeur année N	Cible année N	Cible finale
• Nombre de structures locales créées et/ou appuyées					
• Entretien de « x » km de routes pendant « y » temps					
• Qualité moyenne (objective) de l'entretien					
• Nombre de personnes formées					
• Hommes/jours de travail créés					
• Nombre de CLER professionnalisés					

### 2.5.2 État d'avancement des principales activités

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

### 2.5.3 Analyse des progrès réalisés

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

<sup>13</sup> Si le cadre logique contient plus de 3 outputs, copier-coller le chapitre 2.4 et créer le 2.6 pour l'output 4, le 2.7 pour l'output 5, etc.

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

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

## 2.6 Performance de l'output 4<sup>15</sup>



### 2.6.1 Progrès des indicateurs

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

Output 4 : Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues					
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	Valeur année N-1	Valeur année N	Cible année N	Cible finale
• Nombre de personnes directement touchées par les activités de sensibilisation					
• Nombre d'instruments de réglementation installés					
• Existence formelle d'un ombudsman					
• Nombre de plaintes de tracasseries					
• Pourcentage des véhicules surchargés					

### 2.6.2 État d'avancement des principales activités

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

### 2.6.3 Analyse des progrès réalisés

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

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

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

<sup>16</sup> A : Les activités sont en avance  
 B : Les activités sont dans les délais  
 C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.  
 D : Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

## 2.7 Thèmes transversaux

### 2.7.1 Genre

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

### 2.7.2 Environnement

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

### 2.7.3 Autres

Rien à signaler à ce stade



## 2.8 Gestion des risques

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

						☑Appui au maître d'ouvrage et comités de suivi	PRODET	2016 et années suivantes		
						☑ Documentation visualisée des travaux d'entretien sur tout le réseau	PRODET	2016 et années suivantes		
Faible prise en compte de l'environnement de façon transversale			Medium	High	High Risk	☑ Etude et plan EIES et PGES	PRODET			En cours
						☑ Recrutement expert environnementaliste	PRODET			
						☑ Critère d'impact dans le choix des routes	PRODET			
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
<b>Resultat 1, Gouvernance</b>										
Manque de RH auprès du Maître d'Ouvrage			Medium	High	High Risk	☑ Primes de motivation, renforcement des capacités	PRODET	2016 et années suivantes		En cours
						☑ Implication active par le programme de la société civile	PRODET			
						☑ Système ombudsman	PRODET			
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
Faible Implication de la Société Civile			Medium	Medium	Medium Risk	☑ Formations et accompagnement	PRODET			En cours
						☑ Appui aux Comités de Suivi	PRODET			
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
<b>Resultat 2, Réhabilitation</b>										
Capacité d'absorption du secteur privé			Medium	Medium	Medium Risk	☑ Formations et accompagnement	PRODET			En cours
						☑				
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
Mauvais ciblage géographique des activités			Medium	Medium	Medium Risk	☑ Appui aux Comités de Suivi	PRODET			En cours
<b>Resultat 3, Entretien</b>										

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

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

						<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le programme bénéficie du support des équipes UCAG</li> </ul>				
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
<b>Au niveau du risque fiduciaire</b>										
Montant du programme et durée d'exécution			Medium	High	High Risk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Du staff financier en nombre conséquent est prévu (équipe admin/fin + personnel au niveau des antennes)</li> </ul>				
						<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le programme bénéficie du support des équipes UCAG</li> </ul>				
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
Gestion des subventions et fonds de roulement			Medium	Medium	Medium Risk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les paiements sont réalisés en plusieurs tranches conditionnées</li> </ul>				
						<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liste noire des payeurs défaillants</li> </ul>				
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
Certaines activités peuvent conduire à des fraudes (fausses listes de présences à des séminaires, formations, etc.).			Medium	Medium	Medium Risk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• activités et missions de supervision et contrôle réalisées (équipe Admin/Fin et UCAG)</li> </ul>				
						<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le registre des participants avec signature est tenu à jour.</li> </ul>				
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
Risque de change			Medium	Medium	Medium Risk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une réserve budgétaire suffisante est prévue dans le budget</li> </ul>				
						<i>Insérer une ligne ici</i>				
Risque de double financement			High	High	Very High Risk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transparence du système SIG, renforcement du Maître d'Ouvrage, communication fréquente avec le FONER</li> </ul>				

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

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

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

### 3 Pilotage et apprentissage

#### 3.1 Réorientations stratégiques

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

#### 3.2 Recommandations

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

#### 3.3 Enseignements tirés

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

Enseignements tirés	Public cible
N.A.	



## 4 Annexes

### 4.1 Critères de qualité

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

<b>1. PERTINENCE : le degré dans lequel l'intervention est cohérente avec les politiques et priorités locales et nationales ainsi qu'avec les attentes des bénéficiaires.</b>				
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins un 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A ; Deux fois un 'B' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D</i>				
Évaluation de la PERTINENCE : note totale	A	B	C	D
	X			
<b>1.1 Quel est le degré de pertinence actuel de l'intervention ?</b>				
X	A	Clairement toujours ancré dans les politiques nationales et la stratégie belge, satisfait aux engagements en matière d'efficacité de l'aide, extrêmement pertinent par rapport aux besoins du groupe cible.		
...	B	S'inscrit toujours bien dans les politiques nationales et la stratégie belge (sans être toujours explicite), relativement compatible avec les engagements en matière d'efficacité de l'aide, pertinent par rapport aux besoins du groupe cible.		
...	C	Quelques questions par rapport à la cohérence avec les politiques nationales et la stratégie belge, l'efficacité de l'aide ou la pertinence.		
...	D	Contradictions avec les politiques nationales et la stratégie belge, les engagements en matière d'efficacité de l'aide ; la pertinence vis-à-vis des besoins est mise en doute. Des changements majeurs sont requis.		
<b>1.2 La logique d'intervention, telle qu'elle est conçue actuellement, est-elle toujours la bonne ?</b>				
	A	Logique d'intervention claire et bien structurée ; logique verticale des objectifs réalisable et cohérente ; indicateurs appropriés ; risques et hypothèses clairement identifiés et gérés ; accompagnement de sortie d'intervention mis en place (si cela est applicable).		
X	B	Logique d'intervention appropriée bien qu'elle puisse avoir besoin de certaines améliorations en termes de hiérarchie d'objectifs, d'indicateurs, de risques et hypothèses.		
	C	Les problèmes par rapport à la logique d'intervention peuvent affecter la performance d'une intervention et sa capacité à contrôler et évaluer les progrès ; améliorations requises.		
	D	La logique d'intervention est erronée et nécessite une révision en profondeur pour que l'intervention puisse espérer aboutir.		
<b>2. EFFICIENCE DE LA MISE EN ŒUVRE JUSQU'À CE JOUR : le degré dans lequel les ressources de l'intervention (fonds, expertise, temps, etc.) ont été converties en résultats de façon économe.</b>				
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins deux 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A ; Deux fois un 'B', pas de 'C' ni de 'D' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D</i>				
Évaluation de l'EFFICIENCE : note totale	A	B	C	D
		X		
<b>2.1 Dans quelle mesure les inputs (finances, RH, biens &amp; équipements) sont-ils correctement gérés ?</b>				
	A	Tous les inputs sont disponibles à temps et dans les limites budgétaires.		
X	B	La plupart des inputs sont disponibles dans des délais raisonnables et ne nécessitent pas d'ajustements budgétaires considérables. Une certaine marge d'amélioration est cependant		

		possible.
	C	La disponibilité et l'utilisation des inputs posent des problèmes qui doivent être résolus, sans quoi les résultats pourraient courir certains risques.
	D	La disponibilité et la gestion des inputs comportent de sérieuses lacunes qui menacent l'atteinte des résultats. Des changements considérables sont nécessaires.
<b>2.2 Dans quelle mesure la mise en œuvre des activités est-elle correctement gérée ?</b>		
	A	Les activités sont mises en œuvre dans les délais.
X	B	La plupart des activités sont dans les délais. Certaines sont retardées, mais cela n'a pas d'incidence sur la fourniture des outputs.
	C	Les activités sont retardées. Des mesures correctives sont nécessaires pour permettre la fourniture sans trop de retard.
	D	Les activités ont pris un sérieux retard. Des outputs ne pourront être fournis que moyennant des changements majeurs dans la planification.
<b>2.3 Dans quelle mesure les outputs sont-ils correctement atteints ?</b>		
	A	Tous les outputs ont été et seront plus que vraisemblablement livrés dans les temps et de bonne qualité, ce qui contribuera aux outcomes planifiés.
X	B	Les outputs sont et seront plus que vraisemblablement livrés dans les temps, mais une certaine marge d'amélioration est possible en termes de qualité, de couverture et de timing.
	C	Certains outputs ne s(er)ont pas livrés à temps ou de bonne qualité. Des ajustements sont nécessaires.
	D	La qualité et la livraison des outputs comportent et comporteront plus que vraisemblablement de sérieuses lacunes. Des ajustements considérables sont nécessaires pour garantir au minimum que les outputs clés seront livrés à temps.

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

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

Évaluation de l'EFFICACITÉ : note totale		A	B	C	D
			X		
<b>3.1 Tel qu'il est mis en œuvre actuellement, quelle est la probabilité que l'outcome soit réalisé ?</b>					
	A	La réalisation totale de l'outcome est vraisemblable en termes de qualité et de couverture. Les résultats négatifs (s'il y en a) ont été atténués.			
X	B	L'outcome sera atteint avec quelques minimes restrictions ; les effets négatifs (s'il y en a) n'ont pas causé beaucoup de tort.			
	C	L'outcome ne sera atteint que partiellement, entre autres en raison d'effets négatifs auxquels le management n'est pas parvenu à s'adapter entièrement. Des mesures correctives doivent être prises pour améliorer la probabilité de la réalisation de l'outcome.			
	D	L'intervention n'atteindra pas son outcome, à moins que d'importantes mesures fondamentales soient prises.			
<b>3.2 Les activités et les outputs sont-ils adaptés (le cas échéant) dans l'optique de réaliser l'outcome ?</b>					
	A	L'intervention réussit à adapter ses stratégies/activités et outputs en fonction de l'évolution des circonstances externes dans l'optique de réaliser l'outcome. Les risques et hypothèses sont gérés de manière proactive.			
X	B	L'intervention réussit relativement bien à adapter ses stratégies en fonction de l'évolution des circonstances externes dans l'optique de réaliser l'outcome. La gestion des risques est relativement passive.			
	C	L'intervention n'est pas totalement parvenue à adapter ses stratégies en fonction de l'évolution des circonstances externes de façon appropriée ou dans les temps. La gestion des risques a été plutôt statique. Une modification importante des stratégies s'avère nécessaire pour garantir à l'intervention la réalisation de son outcome.			

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

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

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

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

**4.1 Durabilité financière/économique ?**

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

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

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

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

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

**4.4 Dans quelle mesure l'intervention contribue-t-elle à la capacité institutionnelle et de gestion ?**

<b>A</b>	L'intervention est intégrée aux structures institutionnelles et a contribué à l'amélioration de la capacité institutionnelle et de gestion (même si ce n'est pas là un objectif explicite).
<b>B</b>	La gestion de l'intervention est bien intégrée aux structures institutionnelles et a contribué d'une certaine manière au renforcement des capacités. Une expertise supplémentaire peut s'avérer requise. Des améliorations sont possibles en vue de garantir la durabilité.
<b>C</b>	L'intervention repose trop sur des structures ponctuelles plutôt que sur des institutions ; le renforcement des capacités n'a pas suffi à garantir pleinement la durabilité. Des mesures correctives sont requises.
<b>D</b>	L'intervention repose sur des structures ponctuelles et un transfert de compétences vers des institutions existantes, qui permettrait de garantir la durabilité, est improbable à moins que des changements fondamentaux n'interviennent.

## 4.2 Décisions prises par le Comité de pilotage et suivi

Décision de la Structure Mixte de Concertation Locale de démarrage. SMCL00- PRODET du 20 mai 2015						Action		Suivi		
N°	Décision	Source*	Deadline	Acteur	Resp.	Dispositions contraignantes	Action(s)	Remarques	Avancement	Status
1	R1 : Organiser des réunions techniques tous les 3 mois, pour un suivi rapproché du programme, surtout en cette phase de démarrage	PV de la SMCL00	sept-15	Président Smcl, membres scmcl Kisangani, PRODET, PRODAT, Coordinateur CTB/Tshopo	R/Prodet	Néant	Programmer la réunion technique dans la période du 20 au 28 août 2015  Rendre disponible le document de travail le 20 août 2015		La réunion technique s'est tenue le jeudi 15 octobre 2015  Les documents de travail ont été mis à la disposition des participants à temps	CLOSED
2	R2 : Redéfinir les processus pour associer des agents de la cellule provinciale des marchés publics locaux dans les processus de passation à la CTB pour un transfert de compétence et d'appliquer les clauses des DTF sur l'élaboration des marchés publics ; Organiser les formations en faveur des agents de la cellule MP de la Province sur les procédures de passation de marchés de l'Union Européenne et de la Belgique applicables conjointement avec l'UCAG MINAGRIDER pour leur permettre d'être plus efficaces	PV de la SMCL00		RR/CTB, Coordination/Tshopo	Coord/Tshopo	Néant	En cours de formulation		En cours de formulation	OPEN
3	R3 : Solliciter l'implication du Gouverneur pour le déblocage du dossier de l'Office des Routes au niveau de la banque relatif aux travaux de la route de Kisangani-Yangambi	PV de la SMCL00	août-15	PRODET	PRODET	Relance, mise en demeure	L'OR a débloqué la situation au niveau de la banque, mais ne peut pas accéder à tout le site de travail car un passage busé s'est effondré au PK60 et l'état du pont			CLOSED

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

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

### 4.3 Cadre logique mis à jour

Logique d'intervention	Indicateurs (IOV) – à confirmer par l'étude de ligne de base	Sources de vérification	Hypothèses
<p><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></p>			
<p><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></p>	<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
<p><b>Résultat 1 : La gouvernance du secteur de transport est améliorée</b></p>	<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>
<p><b>Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité</b></p>	<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>

Logique d'intervention	Indicateurs (IOV) – à confirmer par l'étude de ligne de base	Sources de vérification	Hypothèses
<p><b>Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</b></p>	<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>
<p><b>Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues</b></p>	<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>	<p>Les autorités locales soutiennent la lutte anti-tracasserie et la réglementation du trafic</p>



## 4.4 Aperçu des MoRe Results

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

## 4.5 Rapport « Budget versus Actuels (2015) »

Financial Planning of RDC1217811												
Project Title : Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo - Province Orientale												
Fin Plan Version: 2016Q1												
Budget Version: C01												
Donor: DGD												
Currency: EUR												
Amounts in 1000 EUR												
Status	Fin Mode	Budget	TtY-1	Balance	2016				Total	2017 to end	Est. end Proj. Bal.	Est. % exec.
					Q1	Q2	Q3	Q4				
<b>A COMPOSANTES</b>		14.006,56	1.472,52	12.534,04	770,18	827,85	547,42	929,42	3.074,87	9.458,24	0,93	100%
01 La maîtrise d'ouvrage au niveau		580,00	8,53	571,47	22,00	52,50	17,47	75,50	167,47	404,01	-0,01	100%
	01 Appui à l'organisation de la	REGIE 100,00	4,44	95,56	1,50	15,00	5,00	10,00	31,50	64,06	-0,00	100%
	02 Appui au fonctionnement de la	REGIE 180,00	3,91	176,09	4,50	4,50	4,50	4,50	18,00	158,09	-0,00	100%
	03 Renforcement des capacités	REGIE 100,00	0,03	99,97	3,00	3,00	4,97	4,00	14,97	85,00	-0,00	100%
	04 Renforcement des capacités	REGIE 200,00	0,15	199,85	13,00	30,00	3,00	57,00	103,00	96,85	-0,00	100%
02 Un réseau multimodal de		8.475,44	396,85	8.078,59	415,79	507,08	346,93	481,15	1.750,95	6.327,64	-0,00	100%
	01 Priorisation des axes à	REGIE 20,00	0,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,00	0,00	100%
	02 Etude d'impact + Plan de	REGIE 400,00	0,00	400,00	25,00	33,75	33,75	67,50	160,00	240,00	0,00	100%
	03 Formation des structures	REGIE 50,00	0,56	49,44	0,00	25,00	24,44	0,00	49,44	0,00	-0,00	100%
	04 Achat d'outillage et	REGIE 100,00	7,49	92,51	40,00	40,00	0,00	0,00	80,00	12,51	0,00	100%
	05 Réhabilitation des infrastructures	REGIE 7.700,00	352,52	7.347,48	340,52	398,06	278,46	403,38	1.420,42	5.927,06	0,00	100%
	06 Ingénieurs routiers réhabilitation	REGIE 205,44	36,28	169,16	10,27	10,27	10,27	10,27	41,09	128,07	0,00	100%
03 Un réseau multimodal de		4.601,12	1.067,14	3.533,98	320,14	246,01	170,77	240,77	977,70	2.555,34	0,94	100%
	01 Mise en place des structures	REGIE 100,00	1,16	98,84	20,00	20,00	0,00	0,00	40,00	58,84	0,00	100%
	02 Accompagnement et formation	REGIE 200,00	184,76	15,24	0,00	15,24	0,00	0,00	15,24	0,00	0,00	100%
	03 Travaux d'entretien	REGIE 3.700,00	807,40	2.892,60	275,36	186,00	146,00	216,00	823,36	2.069,24	0,00	100%
	04 Supervision de l'entretien (10%)	REGIE 370,00	0,00	370,00	13,22	13,22	13,22	13,22	52,90	317,10	0,00	100%
	05 Ingénieurs routiers entretien	REGIE 231,12	73,82	157,30	11,55	11,55	11,55	11,55	46,20	110,16	0,94	100%
04 Les bonnes pratiques de		350,00	0,00	350,00	12,25	22,25	12,25	132,00	178,75	171,25	-0,00	100%
	01 Appui à la lutte anti-tracasserie	REGIE 100,00	0,00	100,00	7,25	7,25	7,25	8,25	30,00	70,00	0,00	100%
	02 Sensibiliser les parties	REGIE 100,00	0,00	100,00	5,00	5,00	5,00	8,75	23,75	76,25	-0,00	100%
	REGIE	20.000,00	2.424,85	17.575,15	1.165,15	1.240,56	811,87	1.199,37	4.416,94	13.157,27	0,94	100%
	COGEST											
	TOTAL	20.000,00	2.424,85	17.575,15	1.165,15	1.240,56	811,87	1.199,37	4.416,94	13.157,27	0,94	100%



## Financial Planning of RDC1217811

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

Fin Plan Version: **2016Q1**

Budget Version: **C01**

Donor: **DGD**

Currency: **EUR**

### Amounts in 1000 EUR

	Status	Fin Mode Budget	TTY-1	Balance	2016				Total	2017 to end	Est. end Proj. Bal.	Est. % exec.
					Q1	Q2	Q3	Q4				
03 Mise en place d'installations de		REGIE	150,00	0,00	150,00	0,00	10,00	0,00	115,00	125,00	25,00	0,00 100%
<b>X Réserve budgétaire</b>			319,28	0,00	319,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	319,28	0,00 100%
01 Réserve budgétaire			319,28	0,00	319,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	319,28	0,00 100%
01 Réserve budgétaire		REGIE	319,28	0,00	319,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	319,28	0,00 100%
<b>Z MOYENS GÉNÉRAUX</b>			5 674,16	952,33	4 721,83	394,97	412,71	264,45	269,95	1 342,07	3 379,76	0,01 100%
01 Ressources humaines			4 080,34	573,05	3 507,29	210,70	212,70	218,70	227,70	869,80	2 637,48	0,01 100%
01 Personnel International (ATI)		REGIE	2 250,00	419,91	1 830,09	120,00	120,00	120,00	120,00	480,00	1 350,09	0,00 100%
02 Equipe technique Nationale		REGIE	972,84	67,84	905,00	54,00	54,00	54,00	54,00	216,00	651,48	37,52 96%
03 Equipe nationale administrative		REGIE	479,50	83,42	396,08	23,70	23,70	23,70	23,70	94,80	338,79	-37,51 108%
04 Equipe nationale administrative		REGIE	378,00	1,88	376,12	13,00	15,00	21,00	30,00	79,00	297,12	-80,00 100%
02 Investissements			602,15	248,59	353,56	94,62	142,26	0,00	0,00	236,89	35,45	81,23 87%
01 Véhicules		REGIE	226,90	117,57	109,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	109,33 52%
02 Motos et vélos		REGIE	40,25	27,41	12,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,45	2,39 94%
03 Equipement et matériel		REGIE	101,67	97,46	4,21	25,00	0,00	0,00	0,00	25,00	25,00	-45,79 145%
04 Aménagement, Réhabilitation		REGIE	233,33	6,15	227,18	69,62	142,26	0,00	0,00	211,89	0,00	15,30 93%
03 Fonctionnement			711,67	125,15	586,52	37,15	37,75	35,75	42,25	152,88	469,99	-36,35 105%
01 Frais de fonctionnement des		REGIE	320,00	31,98	288,02	16,50	16,50	16,50	16,50	66,00	222,03	-0,01 100%
02 Frais de fonctionnement		REGIE	75,00	46,20	28,80	3,75	3,75	3,75	3,75	15,00	40,00	-26,20 135%
03 Frais de fonctionnement		REGIE	160,00	6,03	153,97	8,30	9,00	9,00	9,00	35,30	118,67	0,01 100%
04 Organisation des SMCL		REGIE	16,67	4,65	12,02	0,00	2,00	0,00	2,00	4,00	8,00	0,02 100%
05 Frais de mission		REGIE	120,00	21,44	98,56	6,00	6,00	6,00	7,50	25,50	73,06	0,00 100%
06 Frais de formation (M&E)		REGIE	10,00	9,85	0,15	2,10	0,00	0,00	3,00	5,10	4,20	-9,15 192%
		REGIE	20 000,00	2 424,85	17 575,15	1 165,15	1 240,56	811,87	1 199,37	4 416,94	13 157,27	0,94 100%
		COGEST										
		<b>TOTAL</b>	20 000,00	2 424,85	17 575,15	1 165,15	1 240,56	811,87	1 199,37	4 416,94	13 157,27	0,94 100%



## Financial Planning of RDC1217811

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

Fin Plan Version: **2016Q1**

Budget Version: **C01**

Donor: **DGD**

Currency: **EUR**

### Amounts in 1000 EUR

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

REGIE	20.000,00	2.424,85	17.575,15	1.165,15	1.240,56	811,87	1.199,37	4.416,94	13.157,27	0,94	100%
COGEST											
<b>TOTAL</b>	<b>20.000,00</b>	<b>2.424,85</b>	<b>17.575,15</b>	<b>1.165,15</b>	<b>1.240,56</b>	<b>811,87</b>	<b>1.199,37</b>	<b>4.416,94</b>	<b>13.157,27</b>	<b>0,94</b>	<b>100%</b>



Financial Planning of RDC1217811 Printed on vrijdag 22 januari 2016

page: 3

## 4.6 Ressources en termes de communication

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