



**CTB**



# RAPPORT DES RESULTATS 2016

## PROGRAMME DE DESENCLAVEMENT AU KASAI-ORIENTAL

RDC 12 173 11

Programme de Désenclavement  
Kasaï Oriental, Lomami et Sankuru



<b>ACRONYMES.....</b>	<b>4</b>
<b>1. APERCU DE L'INTERVENTION.....</b>	<b>6</b>
1.1. FICHE D'INTERVENTION.....	6
1.2. EXECUTION BUDGETAIRE.....	7
1.3. AUTOEVALUATION DE LA PERFORMANCE.....	10
1.3.1. Pertinence.....	10
1.3.2. Efficacité.....	10
1.3.3. Efficience.....	11
1.3.4. Durabilité potentielle.....	12
1.4. CONCLUSIONS.....	13
<b>2. MONITORING DES RESULTATS.....</b>	<b>15</b>
2.1. ÉVOLUTION DU CONTEXTE.....	15
2.1.1. Contexte général.....	15
2.1.2. Contexte institutionnel.....	16
2.1.3. Contexte de gestion : modalités d'exécution.....	17
2.1.4. Contexte HARMO.....	21
2.2. PERFORMANCE DE L'OUTCOME.....	23
2.2.1. Progrès des indicateurs.....	23
2.2.2. Analyse des progrès réalisés.....	24
2.2.3. Impact potentiel.....	25
2.3. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1.....	28
2.3.1. Progrès des indicateurs.....	28
2.3.2. État d'avancement des principales activités.....	28
2.3.3. Analyse des progrès réalisés.....	28
2.4. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2.....	30
2.4.1. Progrès des indicateurs.....	30
2.4.2. État d'avancement des principales activités.....	30
2.4.3. Analyse des progrès réalisés.....	30
2.5. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 3.....	35
2.5.1. Progrès des indicateurs.....	35
2.5.2. État d'avancement des principales activités.....	35
2.6. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 4.....	37
2.6.1. Progrès des indicateurs.....	37
2.6.2. État d'avancement des principales activités.....	37
2.6.3. Analyse des progrès réalisés.....	37
2.7. THEMES TRANVERSAUX.....	39
2.7.1. Genre.....	39
2.7.2. Environnement et gestion des ressources naturelles.....	40
2.7.3. VIH / SIDA.....	41
<b>3. RESSOURCES EN TERMES DE COMMUNICATION.....</b>	<b>42</b>
<b>4. GESTION DES RISQUES.....</b>	<b>43</b>

<b>5. ANALYSE DES ENGAGEMENTS STRATEGIQUES ET PISTES DE SOLUTIONS.....</b>	<b>46</b>
<b>3. PILOTAGE ET APPRENTISSAGE.....</b>	<b>47</b>
3.1. REORIENTATIONS STRATEGIQUES .....	47
3.2. LES PRINCIPALES DIFFICULTES .....	48
3.3. ENSEIGNEMENTS TIRES .....	49
<b>4. ANNEXES.....</b>	<b>50</b>
4.1. CRITERES DE QUALITE .....	50
4.2. DECISIONS PRISES PAR LE COMITE DE PILOTAGE ET SUIVI .....	55

## Acronymes

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

<b>OE</b>	Opérateurs Economiques
<b>PIP</b>	Programme d'Intervention Prioritaire
<b>PME</b>	Petite et Moyenne Entreprise
<b>PREPICO3</b>	Programme de réhabilitation et d'entretien des pistes au Congo
<b>PRODAKOR</b>	Programme de Développement Agricole du Kasai Oriental
<b>PRODEKOR</b>	Programme de Désenclavement du Kasai Oriental
<b>PTF</b>	Partenaires Techniques et Financiers
<b>RC</b>	Renforcement des Capacités
<b>RDC</b>	République Démocratique du Congo
<b>RIG</b>	Routes d'Intérêt Général
<b>SMCL</b>	Structure Mixte de Concertation Locale
<b>SNIR</b>	Service National d'Information Rurale
<b>TdR</b>	Termes de Référence
<b>TRANSCOM</b>	Service Provincial de Transport et des voies de communication
<b>UCAG</b>	Unité Conjointe d'Appui à la Gestion

## 1. APERCU DE L'INTERVENTION

### 1.1. FICHE D'INTERVENTION

Intitulé de l'intervention	Programme de Désenclavement au Kasai Oriental
Code de l'intervention	RDC 12 173 11
Localisation	Province du Kasai Oriental
Budget total	20 millions d'euros
Institution partenaire	Ministère Provincial en charge du Développement Rural et de l'Agriculture, Ministère Provincial en charge des Infrastructures et des Travaux Publics
Date de début de la Convention spécifique	3 juillet 2013
Date de démarrage de l'intervention / Comité de pilotage d'ouverture	Septembre 2013
Date prévue de fin d'exécution	31 Octobre 2018
Date de fin de la Convention spécifique	02 juillet 2020
Objectif global / Impact	Evacuation aisée de la production agricole des exploitants familiaux, dans les districts de Tshilenge et Kabinda de la Province du Kasai-Oriental vers les centres de consommation
Objectif spécifique / Outcome	Mettre à disposition des utilisateurs un réseau multimodal prioritaire, durable et praticable en toute saison grâce à la réhabilitation et aux mécanismes d'entretien.
Groupes cibles	Les populations de la Province du Kasai-Oriental, particulièrement les paysans des Districts de Tshilenge et de Kabinda, la Commission Provinciale Routière, les Services techniques du Gouvernement Provincial et les partenaires de la société civile.
Outputs	<b>R1.</b> La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée
	<b>R2.</b> Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité
	<b>R3.</b> Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales
	<b>R4.</b> Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées
Année couverte par le rapport	<b>2016</b>

## 1.2. EXECUTION BUDGETAIRE

A la fin de l'année 2016, le PRODEKOR a dépensé près de 9 millions d'euros, représentant 45 % du budget total de l'intervention. Durant l'année 2016, le Programme a dépensé 3 580 800 euros (vs 3 708 300 en 2015) et a atteint 86 % de taux de réalisation par rapport à la planification faite en début d'année.

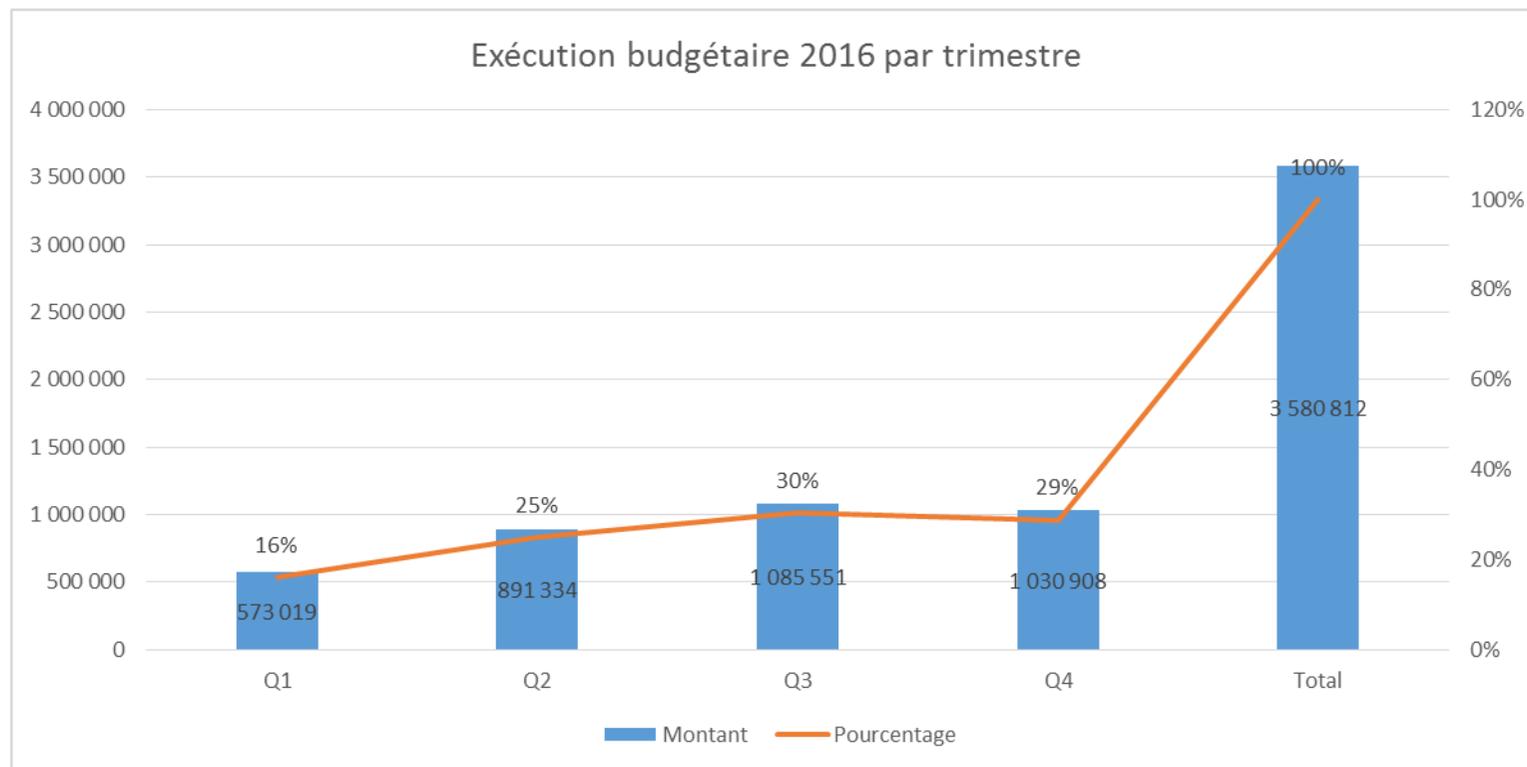
Planification Q1-2016	Réalisé 2016	% Exécution
€ 4.152.840	€ 3.580.800	86%

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

Activités PRODEKOR	BUDGET	DEPENSES		Total	SOLDE	Taux de réalisation fin 2016
	euro	Années Précédentes (2013-2015)	Année du rapport (2016)	depuis début	Solde au 31/12/2016	
<b>Total</b>	<b>20.000.000</b>	<b>5.424.521</b>	<b>3.580.811</b>	<b>9.005.332</b>	<b>10.994.668</b>	<b>45%</b>
Résultat 1	400.000	101.744	141.905	<b>243.649</b>	<b>156.351</b>	<b>61%</b>
Résultat 2	8.720.000	1.340.212	1.250.619	<b>2.590.831</b>	<b>6.129.169</b>	<b>30%</b>
Résultat 3	5.325.000	2.024.253	989.566	<b>3.013.819</b>	<b>2.311.181</b>	<b>57%</b>
Résultat 4	270.000	40.548	58.152	<b>98.700</b>	<b>171.300</b>	<b>37%</b>
Réserve	316.000	0	0	<b>0</b>	<b>316.000</b>	<b>0%</b>
Moy. Génér.	4.969.000	1.917.764	1.140.569	<b>3.058.333</b>	<b>1.910.667</b>	<b>62%</b>

### Exécution budgétaire

## Analyse de l'exécution budgétaire



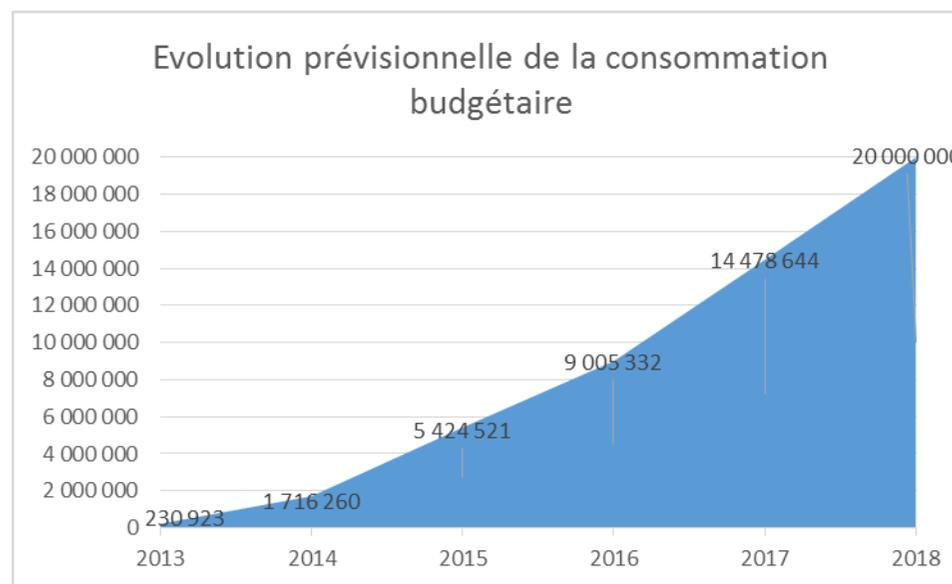
### Analyse de l'exécution budgétaire

L'analyse de l'exécution budgétaire par trimestre montre que les décaissements sont plus importants pour les trimestres Q3 et Q4.

Après trois années de fonctionnement, et compte tenu de l'évolution du contexte, le Programme a réajusté la programmation des activités permettant de rattraper l'écart connu en 2016, suite à l'instabilité institutionnelle, à quelques cas de force majeure (écroulement du pont Kamoutambaye) et la faiblesse de certaines entreprises à finir les travaux dans les délais. Le tableau et le graphique ci-dessous montrent l'évolution des décaissements, dans l'espoir d'absorber l'intégralité des fonds à la fin de la période de mise en œuvre.

Année	Décaissement	Pourcentage	Cumul des %
2013	230.923	1%	1%
2014	1.485.337	7%	9%
2015	3.708.261	19%	27%
2016	3.580.811	18%	45%
2017	5.473.312	27%	72%
2018	5.521.356	28%	100%
	<b>20.000.000</b>		

Progression des décaissements



Evolution de la consommation budgétaire

### 1.3. AUTOEVALUATION DE LA PERFORMANCE

#### 1.3.1. Pertinence

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

Les activités mises en œuvre par le Programme avec ses composantes en infrastructures et en appui structurel des services étatiques et de la société civile, constituent un levier de taille pour un changement et un renforcement de la cohésion sociale. Les actions de facilitation de dynamiques communautaires, de rapprochement entre différents services et organisations, le renforcent du pouvoir public vis-à-vis des administrés par la fourniture d'un service de proximité et de bonne qualité, l'émergence ou la consolidation d'une société civile forte et la dynamisation du secteur privé ce qui renforce la cohérence et relevance de l'action.

Les activités de construction et de réhabilitation des infrastructures de transport, l'entretien des ouvrages par les structures locales, restent pertinents. En effet, ils constituent un élément stimulant de la croissance de la production agricole et l'augmentation des revenus des populations rurales.

Avec le découpage administratif intervenu en 2016, le PRODEKOR continue d'être pertinent et cohérent avec la politique de la RDC. En effet, les objectifs du Programme ainsi que la stratégie d'intervention sont en adéquation avec le Document de Stratégie pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (DSCR), le Programme du Gouvernement de la République en matière du développement et le Plan Quinquennal de croissance et de l'emploi du Kasai-Oriental<sup>1</sup>.

#### 1.3.2. Efficacité

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

Les actions d'appui structurel ont permis un rapprochement, une implication effective des services étatiques et des organisations pour consolider la vision du Programme et renforcer les changements amorcés durant les 3 années d'implémentation. Ce renforcement du partenariat avec les services étatiques a permis aux agents des différentes structures concernées d'assumer leurs responsabilités ; ce qui a facilité l'adhésion et l'appropriation des activités du Programme,

<sup>1</sup> La Province de la Lomami vient d'être créée et ne dispose pas pour l'instant d'un Plan Quinquennal de Développement de la Province

constituant ainsi, le fondement de l'efficacité actuel du PRODEKOR.

Au regard des activités de réhabilitation et d'entretien des infrastructures, l'efficacité du PRODEKOR est réelle. En effet, l'ensemble des sites d'intervention du PRODAKOR sont désenclavés. Avec les travaux réalisés et en cours, les accès aux « périmètres expérimentaux » et la mobilité des personnes sont facilités. En outre, les travaux de réhabilitation et d'entretien ont permis d'atteindre une vitesse moyenne de 75 km / h, supérieur à 40 km / h qui est le standard national pour les routes rurales.

### 1.3.3. Efficience

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

L'approche conceptuelle et les innovations mises en œuvre par le Programme, ont renforcé l'efficacité du PRODEKOR. La stratégie d'intervention avec une approche « du bas vers le haut », a permis une implication de toutes les parties prenantes et une meilleure appropriation de l'action. Grâce à cette stratégie, le Programme a implémenté des actions d'appuis structurels au profit de services étatiques, conduisant à la légitimation de l'autorité du pouvoir public vis-à-vis des administrés. Ces initiatives salutaires, ont renforcé l'efficacité et contribuent à des changements vers un développement inclusif.

La démarche méthodologique de réhabilitation et d'entretien des infrastructures rurales adoptée par le PRODEKOR et basée sur l'aménagement en fonction du niveau de service, a permis une utilisation rationnelle des ressources. Les coûts de réhabilitation sont de 4 500 euros en moyenne par kilomètre, contre 7 000 euros, qui étaient prévues dans le DTF. En effet, la nouvelle approche de réhabilitation et d'entretien suppose une utilisation rationnelle des fonds, compte tenu du fait que les travaux se limitent à l'optimum et prennent en compte les coûts nécessaires pour l'entretien.

Par ailleurs, les activités de mobilisation communautaire, d'animation des espaces de concertations locales, de réalisation des activités d'environnement, de supervision des travaux, ... sont réalisées avec une implication effective des populations cibles. Ainsi, on note une contribution substantielle de leur part aux activités du Programme, avec une attention particulière à l'efficacité.

#### 1.3.4. Durabilité potentielle

	<b>Performance</b>
<b>Durabilité potentielle</b>	<b>C</b>

Le Programme intervient à deux niveaux fondamentaux pour assurer la durabilité : contribution financière, appui structurel.

PRODEKOR apporte une contribution financière pour la réhabilitation et l'entretien des infrastructures. Les activités prévues dans ce cadre pourront être financées correctement avec le budget mis à disposition par le Royaume de la Belgique.

Les actions d'appui structurel, en réunissant les partenaires et les plaidoyers auprès des autorités ont contribué à amorcer des changements. Des efforts soutenus sont mises en œuvre dans ce sens et devraient être complétés par les actions du partenaire congolais pour améliorer la durabilité.

Le Programme appuie le pouvoir public (central, provincial et local) à prendre les mesures idoines (réglementation, application de la loi, bonne gestion des recettes, ...) pour une amélioration de la gouvernance avec une protection du patrimoine dans le secteur du désenclavement. En effet, PRODEKOR appuie le fonctionnement de la Brigade Mobile de Contrôle et soutient le renforcement de capacité de la Police de Circulation Routière. Par ailleurs, il appuie l'encadrement vers une professionnalisation et une autonomisation des Structures en vue de l'émergence d'un secteur privé.

## 1.4. CONCLUSIONS

Les actions mises en œuvre par le Programme en vue du renforcement de la maîtrise d'ouvrage provinciale et la maîtrise d'œuvre publique (**Résultat 1**) ont permis la mobilisation et le fonctionnement de partenaires stratégiques (CPR, IPDR, CPE, DVDA) de la Province du Kasai-Oriental, et la progression se fait de manière satisfaisante tenant compte du DTF. Cependant, compte tenu de l'évolution du contexte, caractérisé par le découpage des Provinces et la faiblesse des Services au niveau de la Province de la Lomami, il est indispensable d'envisager une poursuite de l'appui pour mieux atteindre le Résultat.

Concernant la réhabilitation des axes routiers (pistes et ouvrages d'art), le Programme a atteint un niveau de réalisation de 54 % par rapport à la cible, soit près de 480 km, (supérieur aux prévisions du DTF qui sont de 372 km) et les actions mises en œuvre permettront d'atteindre le **Résultat 2**, sauf cas de force majeure (dégradation de la situation politique et sécuritaire, catastrophe naturelle, ...). Une attention particulière est portée à la faiblesse des entreprises qui peuvent accuser du retard dans la réalisation des travaux.

Les travaux d'entretien (**Résultat 3**) des routes ont porté sur près de 715 km au cours de l'année 2016 et a permis d'atteindre des vitesses moyennes de 75 km / h, dépassant le standard national de 40 km / h. Ce travail est facilité par l'application de la nouvelle méthode de réhabilitation des routes et a permis le désenclavement des bassins de production du PRODAKOR. Cependant, les activités liées à la professionnalisation des COORDICLER souffrent de la faiblesse des acteurs, qui ont besoin d'un accompagnement plus long pour une meilleure efficacité.

Les activités mises en œuvre par le Programme ont permis une mobilisation communautaire et une prise de conscience de la population pour un changement de comportement dans le sens du respect de la réglementation routière. Cependant, malgré la bonne volonté et l'engagement du Programme d'appuyer les Provinces, les actions sont limitées, dans ce domaine, car il revient à l'autorité nationale (provincial, local) d'appliquer une réglementation qui permettrait d'améliorer la gouvernance dans le secteur du désenclavement. L'atteinte du **Résultat 4** est mitigé et les actions devraient s'inscrire dans une période plus longue, pour consolider les acquis.

L'année 2016 a été marquée par une attention toute particulière pour des actions d'appui structurel des institutions, à l'amélioration de la gouvernance dans le secteur du désenclavement, aux appuis envers la société civile et à la lutte contre le réchauffement climatique. Grâce aux

réalisations « visibles » des années précédentes, le PRODEKOR s'est doté d'un substrat (fondement) pour engager des actions permettant une plus grande responsabilisation du partenaire par la mutualisation des ressources et une complémentarité dans les activités. Ainsi, les actions ont stimulé des mutations vers un changement de paradigme par rapport à l'aide du Royaume de la Belgique, mais aussi à la posture de la maîtrise d'ouvrage. L'expérience acquise au bout de trois années d'implémentation a permis de mettre en œuvre des innovations pour améliorer l'efficacité de l'action, l'implication effective et l'appropriation par les parties prenantes, grâce aux axes d'intervention, ci-dessous :

- Accompagnement des services publics dans l'accomplissement de leurs missions au niveau local (Secteurs, Territoires) et Provincial
- Renforcement du savoir-faire des maîtres d'œuvres publics et privés (OR, DVDA, DPEDD, SNIR, Structures privées,...)
- Appui aux dynamiques communautaires et aux organisations de proximité (en appuyant des cadres de concertation, des activités de sensibilisation, des espaces de décision et des organes de pilotage)
- Encadrement pour l'émergence et la consolidation du secteur privé en vue de l'instauration d'un Partenariat Public Privé (PPP)
- Appuis pour l'amélioration de la gouvernance dans le secteur

La stratégie d'intervention avec une approche « du bas vers le haut », s'est résolument orientée vers un appui structurel pour un service public de proximité de bonne qualité, une légitimation de l'autorité publique et participation effective de la société civile pour une durabilité des acquis et un développement inclusif.

Fonctionnaire exécution nationale	Fonctionnaire exécution CTB
 <p>M. ALLEX MPOIE MUMATA Insp. Prov. du D.R. Inspecteur Provincial du Développement Rural / Kasai-Oriental</p>	 <p>AGENCE BELGE DEVELOPPEMENT 19/02/17 Expert en infrastructures du PRODEKOR</p>

## 2. MONITORING DES RESULTATS

### 2.1. ÉVOLUTION DU CONTEXTE

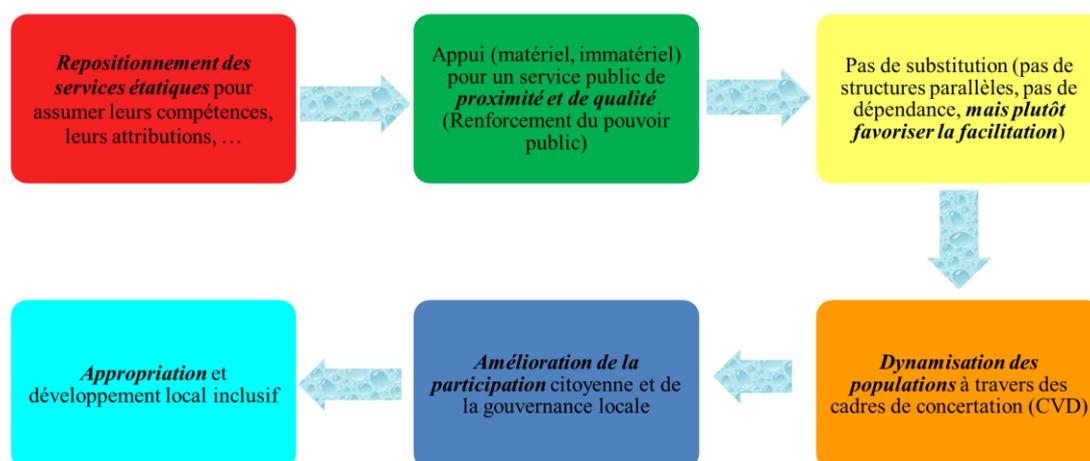
#### 2.1.1. Contexte général

Le contexte général est caractérisé par une incertitude sur le maintien de la stabilité politique suite à l'accord signé par les différents groupes politiques.

L'année 2016 est caractérisée par le démembrement des provinces en RDC où l'on est passé de 11 à 26 provinces, avec le découpage de la Province du Kasai Oriental en 3 provinces, à savoir le Kasai Oriental, la Lomami et le Sankuru. Cependant, le transfert de ressources de l'Etat vers les Provinces n'a pas suivi le transfert des compétences et que l'expertise (savoir-faire d'élaboration, de pilotage, de mise en œuvre et de suivi de politiques ou d'actions publiques) est insuffisante au sein des organes et administrations provinciales et locales. Ainsi, la plupart des Ministères Provinciaux sont sans service technique propre et s'appuient sur les structures déconcentrés de l'Etat. Nonobstant cet aspect, les institutions et administrations publiques, restent toujours des partenaires incontournables pour la réussite et la durabilité de l'action.

Si pour le Kasai-Oriental il existe une politique provinciale de développement, illustrée par le « Plan quinquennal de croissance et de l'emploi », la Province de la Lomami ne dispose pas de Plan de développement, compte tenu de la date récente de sa création. Ainsi, le budget provincial, ne s'inscrit donc pas dans la logique de programmation pluriannuelle, telle que recommandée par la loi des finances publiques.

Malgré les facteurs limitant, le Programme joue un rôle de facilitation et met en œuvre une démarche méthodologique, suivant le processus ci-dessous, pour s'adapter à l'évolution du contexte avec l'implication des services décentralisé (Division de l'intérieur, Division de la Décentralisation, ....) et des acteurs locaux (AT, Chefs coutumiers, société civile, ...).



## Démarche méthodologique / Positionnement par rapport à l'évolution du contexte

### 2.1.2. Contexte institutionnel

Au-delà des avancées positives sur la décentralisation en RDC, le découpage, passant de onze à vingt-six Provinces, apporte un niveau de complexité supplémentaire à l'implémentation du PRODEKOR.

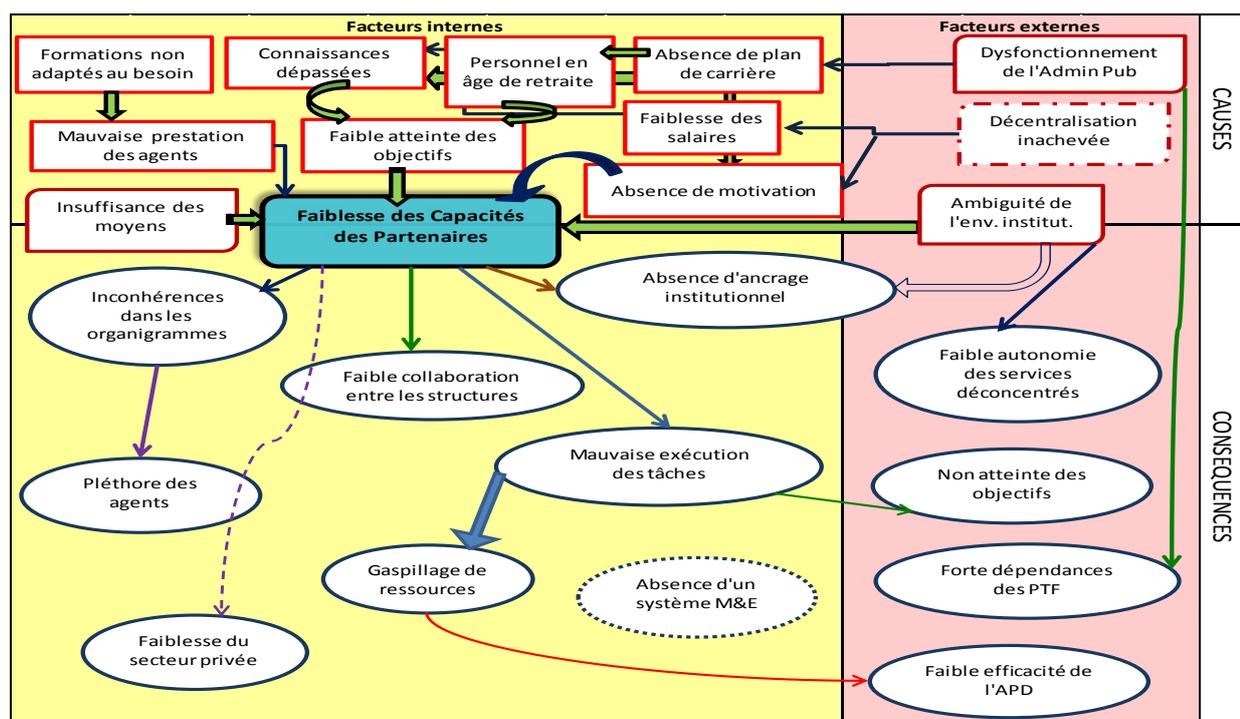
Il ressort de cette analyse contextuelle, que le transfert de ressources financières et humaines n'a pas suivi le démembrement. Pour faire face à cette mutation, le Programme a développé une approche conceptuelle pour implémenter et réussir les actions d'appui institutionnel, de renforcement de capacité et d'amélioration de la gouvernance. L'ancrage institutionnel du Programme aux Ministères provinciaux en charge des infrastructures et du développement Rural reste pertinent. Ce rapprochement facilite les échanges, l'harmonisation des méthodes, le transfert de compétences et constitue le pilier de la stratégie de sortie, au regard des forces et des opportunités figurant dans le tableau ci-dessous.

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présence de services techniques et de personnel pour la Province du Kasai-Oriental pouvant coacher la Province de la Lomami</li> <li>- Dynamique interne positive des agents et pour une collaboration interprovinciale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faibles expériences pratiques de plusieurs agents, malgré la longue durée de leur engagement</li> <li>- Incohérence (chevauchements, incompatibilité, ...) dans les rôles des acteurs (maîtres d'ouvrages, maîtres d'œuvres, ...)</li> </ul>
OPPORTUNITES	MENACES / RISQUES

- Existence juridique reconnue - Présence des services étatiques (IPAPPEL, IPDR) à tous les niveaux	- Faible participation financière des Provinces - Instabilité politique pouvant engendrer des conflits institutionnels
--	---

### Analyse FFOM

La faiblesse des capacités est l'élément prépondérant du contexte institutionnel. La matrice d'analyse structurelle de la figure ci-dessous, renseigne sur les facteurs, les causes et les conséquences de la faiblesse des capacités.



### Matrice d'analyse structurelle

En complément de son approche stratégique de la réhabilitation et de l'entretien routier, le PRODEKOR s'est doté d'une stratégie propre pour piloter et opérationnaliser le renforcement des capacités des acteurs clés du désenclavement et pour soutenir la gouvernance du secteur routier. Cette stratégie fixe un cap pour l'intervention afin d'améliorer ses résultats et contribuer à pérenniser les changements visés par le programme.

#### 2.1.3. Contexte de gestion : modalités d'exécution

Durant l'année 2015, il y a eu quelques départs dans l'équipe de Coordination. Le remplaçant du RAFI est déjà sur place. Cependant, l'ATI du Programme EDKOR n'est pas encore remplacé ; son rôle est assumé par l'ATI en Insertion Professionnelle, pour l'instant.

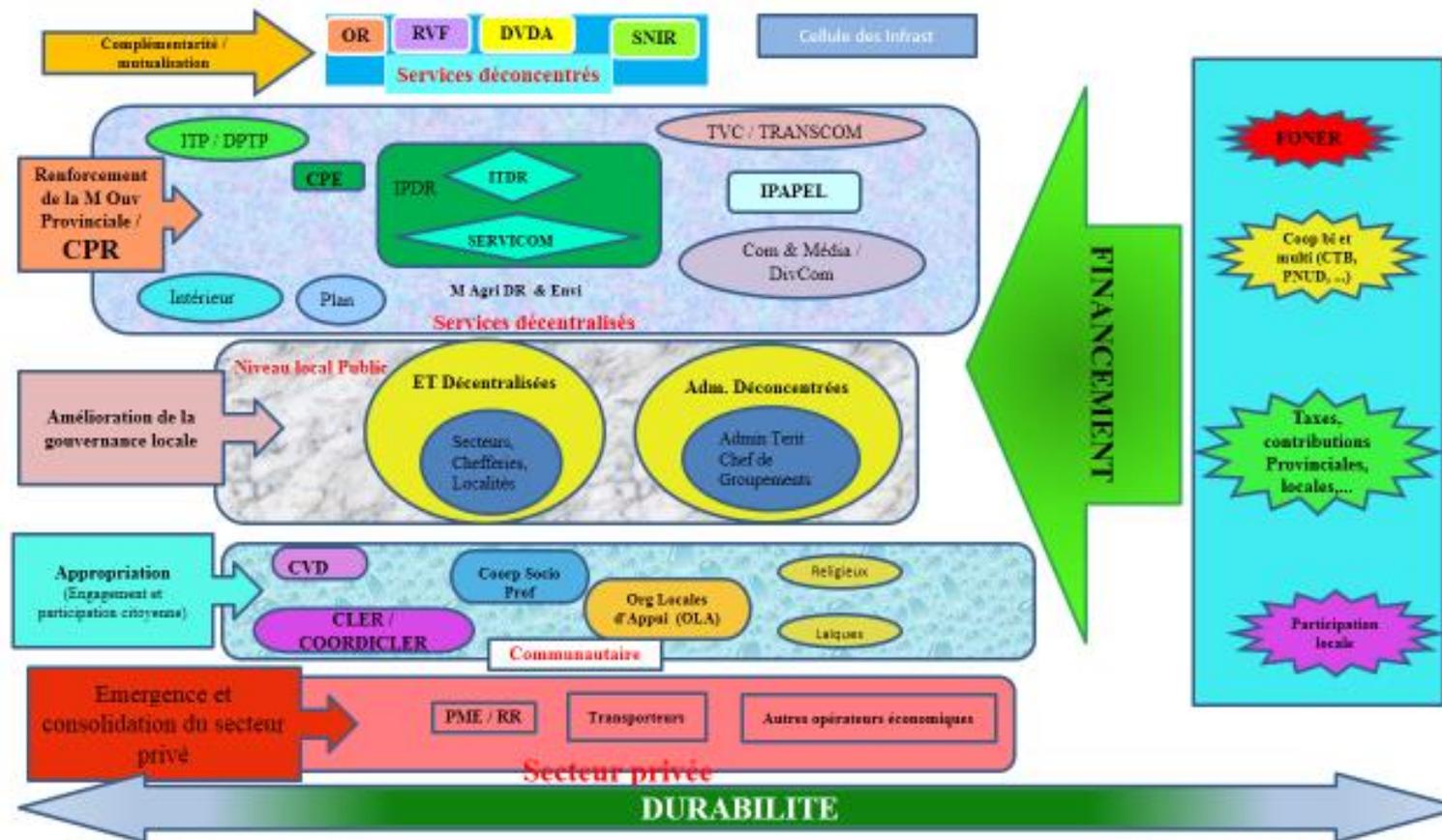
L'équipe des ATN s'est renforcée avec l'arrivée du spécialiste en « Gouvernance », complétant

ainsi le Groupe chargé des questions de Renforcement de capacité-Appui institutionnel-Gouvernance.

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

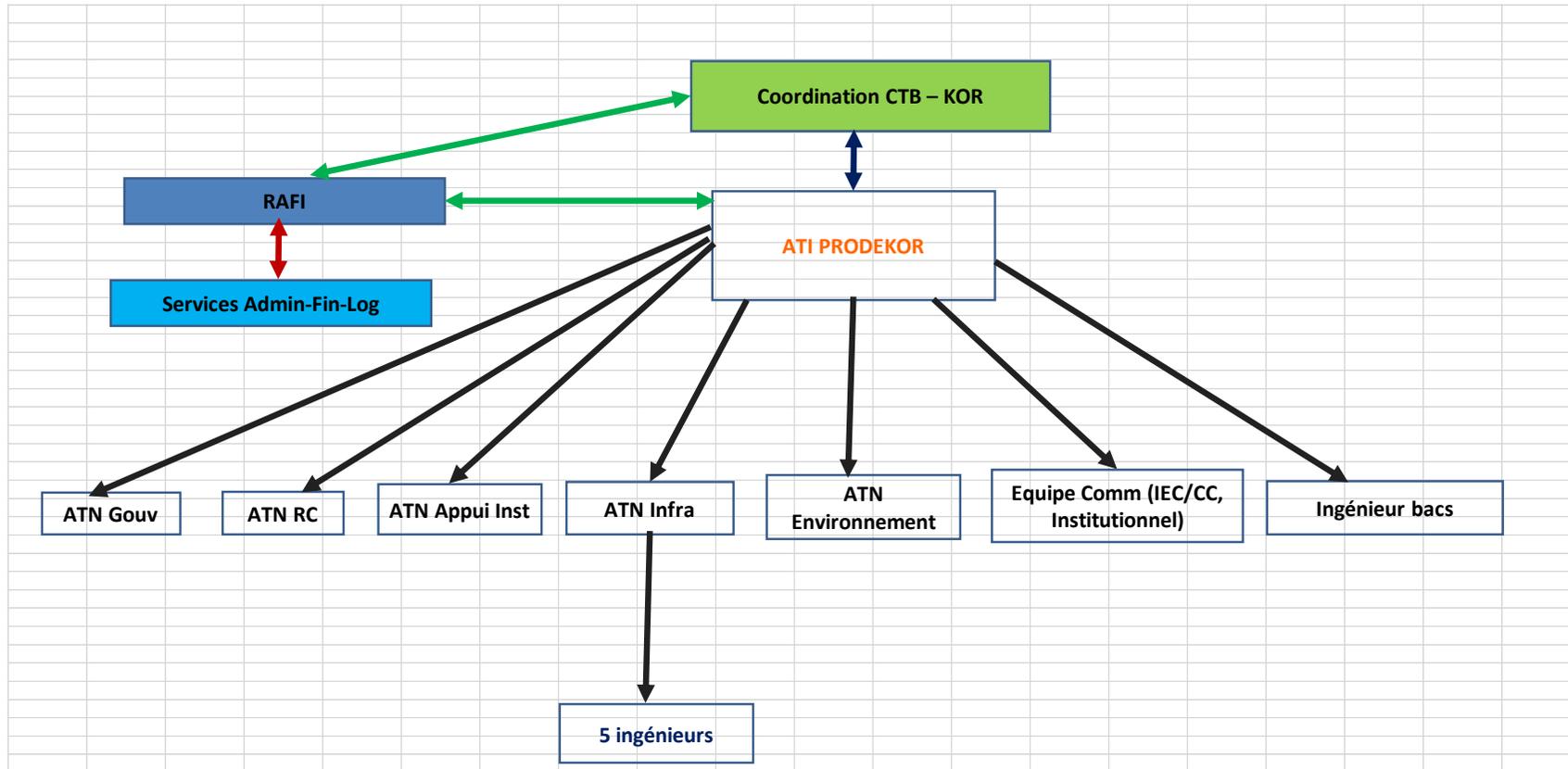
- Règlementation belge pour les marchés de fournitures
- Législation du FED pour les marchés de travaux et de services

En plus des marchés publics, le Programme fait recours à des conventions de subsides et à des mises en œuvre directes (fiches d'activités), qui sont d'autres modes de contractualisation permettant une plus grande responsabilisation du partenaire avec la mutualisation des ressources et une complémentarité. Avec les conventions de subsides, le Programme évolue pour un changement de la conception des populations par rapport à l'aide du Royaume de la Belgique, car l'appui des activités du Gouvernement congolais devrait conduire un changement vers un développement durable.



Constellation des acteurs

## Organigramme



#### 2.1.4. Contexte HARMO

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

1. Quatre niveaux d'harmonisation sont identifiés, durant cette période de rapportage.
  - a) Harmonisation intersectorielle : Tous les Programmes de la CTB dans la Province du Kasai-Oriental (PRODEKOR, PRODAKOR, EDUKOR, PRECOB) coopèrent en vue d'une harmonisation des différentes procédures et dans les relations avec les partenaires, visant une rationalisation des ressources et une synergie basée sur la capitalisation de toutes les énergies, permettant d'aboutir à une cohérence et une complémentarité pour un développement multisectoriel. Ceci est facilité par le partage des mêmes locaux à Mbuji-Mayi avec une Coordination. En outre, le Programme utilise les antennes de la CTB (à Ngandajika et à Mwene Ditu).
  - b) Harmonisation intra sectorielle : La CTB met en œuvre simultanément plusieurs Programmes de désenclavement qui sont basées sur les mêmes approches, dans plusieurs Provinces (Bandundu, Orientale, Kasai-Oriental, ...). Certaines initiatives sont prises en vue d'harmoniser les approches d'aménagement et d'entretien des routes, mais aussi de gestion des bacs.

Les journées infrastructures (Kisangani, février 2015) et les autres échanges entre collègues ont permis de renforcer l'harmonisation des approches conceptuelles et des méthodologies de mise en œuvre, aussi bien pour les activités de construction, d'entretien, de renforcement de capacité, d'appui institutionnel et d'amélioration de la gouvernance dans le secteur. Le 3

Programmes de désenclavement (Tshopo, Bandundu et le Kasai-Oriental) ont mis en place un cadre d'échange d'expériences et d'harmonisation de pratiques.

- c) Harmonisation avec d'autres Partenaires Techniques et Financiers et avec les services étatiques (niveau central et provincial) : Des échanges regroupant les différents membres de la CPR (Autorités Provinciales, Ministères concernés, Services déconcentrés, certains PTF, Société civile,...) ont permis de prendre en compte le concept d'aménagement progressif proposé par la CTB.
  - d) Les réflexions stratégiques et l'approche conceptuelle développées par le PRODEKOR ont permis un rapprochement entre Ministères Provinciaux, services déconcentrés de l'Etat, les AT, les ETD et la société civile.
2. Pour ce qui est de l'alignement, conformément à la Déclaration de Paris, le Programme s'aligne, au niveau sectoriel, sur les grands axes de la stratégie du Gouvernement de la RDC retenue pour la réhabilitation des routes rurales : « technique HIMO et mise en place des structures locales d'entretien routier ». Cette approche est retenue par l'ensemble des bailleurs de fonds intervenant dans le secteur.

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

3. Concernant l'appropriation, le Programme s'intègre parfaitement aux politiques nationales et provinciales en matière de désenclavement. Les missions conjointes et les formations se font avec les agents des services publics concernés. Aussi, l'implication des bénéficiaires à l'exécution et au suivi des travaux, renforce l'appropriation. Cependant, cette appropriation reste une préoccupation de taille ; le partenaire congolais habilité à prendre le relais du Programme est le Ministère du Développement Rural. Mais à l'état actuel de la situation, ce service présente d'importantes faiblesses institutionnelles et techniques qui la maintiennent dépendante du financement du Royaume de la Belgique. Il serait difficile d'aboutir à une appropriation par le partenaire compte tenu de l'absence de moyens matériels et financiers pouvant leur permettre d'assurer la pérennité des actions engagées. Cette situation est aggravée par le découpage intervenu au cours de l'année 2015.

Plusieurs ateliers de concertations se sont tenues dans les Territoires de Tshilenge, Kabinda,

Ngandajika et de Lulu. Ces rencontres présidées par le Ministre du Développement Rural, avec la participation des autorités décentralisées (AT, élus locaux, Chefs coutumiers, société civile, ONG, cantonniers, ...) ont permis d'informer puis de sensibiliser les bénéficiaires de l'importance de leur engagement pour assurer la durabilité des interventions.

4. Pour ce qui est de la Responsabilité mutuelle, la SMCL est conçue comme une instance d'échanges, de partage de responsabilité et de prise de décision pour la Gestion du Programme. Les différents Ministères y prennent part. Le Ministère du Développement Rural en assure la présidence et la CTB y est présente à différents niveaux. Cette SMCL a fonctionné normalement jusqu'à présent, avec une fréquence satisfaisante. Les PV de réunions indiquent que tous les engagements de deux parties sont discutés et pris en compte lors des réunions. Par ailleurs, la participation active des Services étatiques à l'implémentation du Programme, caractérisée par l'implication des ITD, des SERVICOM, des agents du Ministère de l'Environnement, ... renforce la responsabilité mutuelle.

## 2.2. PERFORMANCE DE L'OUTCOME



### 2.2.1. Progrès des indicateurs

Le tableau ci-dessous, renseigne sur l'évolution des indicateurs par rapport aux prévisions du DTF.

Mettre à disposition des utilisateurs un réseau multimodal prioritaire, durable et praticable en toute saison grâce à la réhabilitation et aux mécanismes d'entretien				
Indicateurs	Baseline	Valeur année N-1	Cible année N	Cible
La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée		Installation et fonctionnement du ST de la CPR	Mobilisation des AT et des ETD Dynamisation des espaces de concertation	
Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité	985 km	86 km	372 km	900 km
Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	6500 km	2357 km	3643 Km	6500 Km
Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont appliquées		Achat logistique pour la BMC	Fonctionnement de la BMC	-

### 2.2.2. Analyse des progrès réalisés

D'importants progrès sont réalisés pour l'atteinte de l'outcome (objectif spécifique), par le Programme au cours de cette troisième année d'implémentation.

Concernant les activités « soft » du Programme en rapport avec les Résultats 1 et 4, les progrès suivants sont réalisés :

- S'appuyant sur des innovations pour un service public de proximité, le Programme a mis en œuvre un appui structurel et un renforcement du partenariat avec le pouvoir public, permettant aux agents des différents services d'assumer leurs responsabilités. En effet, cet accompagnement de l'administration publique dans l'accomplissement de leurs missions au niveau local (Secteurs, Territoires) et Provincial a permis une reconnaissance de l'autorité publique de la part des administrés.
- L'appui auprès des acteurs locaux et de la société civile, par une mobilisation communautaire, par la dynamisation d'espaces de concertations, des organes de pilotage et de décisions a permis de stimuler la dynamique communautaire et a contribué à amorcer un processus de développement inclusif.
- Le processus pour un renforcement de capacité de la Police de Circulation Routière est déjà très avancé. Les actions pour l'installation et le fonctionnement de la Brigade Mobile de Contrôle sont en cours. Hormis les autres tâches de sensibilisation, cette activité contribuera à renseigner sur les cas de non-respect de la réglementation routière afin que l'autorité publique prenne les sanctions nécessaires.
- Les appuis portant sur le renforcement de la maîtrise d'ouvrage provinciale sont matérialisés par la mobilisation du Secrétariat Technique de la CPR, par le fonctionnement de l'IPDR (ITDR + SERVICOM). En outre, la collaboration avec les services de l'administration a permis de renforcer le savoir-faire des maîtres d'œuvre public et privés (OR, DVDA, DPEDD, SNIR, Structures privées,...).
- Des actions d'appui, d'encadrement sont mises en œuvre pour accompagner l'émergence et la consolidation d'un secteur privé, pouvant aboutir à des Partenariats Public-Privé. C'est dans cette même dynamique que plusieurs actions sont déployées en vue d'une professionnalisation des COORDICLER.

D'autres progrès concernant les thèmes transversaux, seront abordés dans le chapitre portant sur la « PERFORMANCE DES OUTPUTS ».

S'agissant des activités de construction et de réhabilitation (Résultats 2 et 3 du Programme), les progrès suivants sont réalisés :

- 487 km réhabilités, dont 306 dans la Province de Lomami et 181 dans la Province du Kasai-Oriental
- Réhabilitation de 3 ponts
- Construction de 16 dalots dans la Province de Lomami
- Construction de 10 buses ARMCO (dont 5 pour Lomami et 5 pour Kasai- Oriental)
- Réhabilitation d'un bac

### 2.2.3. Impact potentiel

La stratégie de « faire-faire » adoptée par le Programme, cherchant à mobiliser les acteurs a permis d'amorcer une prise de conscience en vue d'une appropriation et les impacts s'ont déjà perceptibles. Le PRODEKOR a élaboré une stratégie d'intervention, avec une approche « du bas vers le haut ». Il s'agit de s'investir à la base (Secteurs, Chefferies) en accompagnant les administrations locales (ETD et Administrations déconcentrées) en vue d'une mobilisation de la finance locale.

Le niveau communautaire est le second palier de la stratégie avec un encadrement des structures locales d'entretien (COORDICLER), les OLA (Organisations Locales d'Appui), les Corporations socio-professionnelles, ...Les activités permettraient une appropriation, un engagement et une participation citoyenne.

Les activités qui sont mises conjointement en œuvre avec les services gouvernementaux, constituent le 3ième niveau de la stratégie et elles sont d'une importance capitale. En effet, elles visent une mutualisation des ressources, des échanges d'expériences, la mise en commun des énergies et une complémentarité.

Avec ses activités, PRODEKOR contribue au renforcement de capacités des services de l'administration provinciale et territoriale (MDR, MITP, MTVC, ...). En outre, sur le plan national, les activités devraient contribuer à assurer un financement durable de l'entretien, ce qui est un aspect d'une grande importance pour le Programme. En outre, la réhabilitation et l'entretien des routes, constituent le fondement de l'atteinte de l'objectif spécifique. En effet, pour améliorer la mobilité des personnes et des biens et soutenir la relance de l'agriculture, il est primordial d'avoir un réseau routier praticable. L'absence d'un réseau routier praticable a inhibé

les initiatives des populations pour s'orienter vers l'agriculture, malgré la chute des revenus tirés sur le commerce du diamant. La logique d'intervention basée sur le couplage du programme de relance de l'agriculture et celui de désenclavement garde toujours son sens, d'autant plus que PRODEKOR ne se limite pas seulement aux routes, mais cherche à promouvoir la multi modalité.

A la suite de trois années d'implémentation, l'impact pour un développement inclusif et la légitimation de l'autorité publique est palpable. En outre, on note une évolution du trafic de 42 % sur les axes réhabilités du Programme, avec une vitesse moyenne de parcours de près de 70 km / h, portant sur un désenclavement de 7 Bassins de Productions du PRODAKOR. Plusieurs autorités politiques au niveau Provincial ont pu visiter les actions sur le terrain, côtoyant ainsi les populations, qui n'avaient jamais vu de représentant du Gouvernement Provincial dans leurs terroirs.

## Stratégie d'intervention / Acteurs - SOFT



## Stratégie d'intervention / Impact sur l'Outcome

### 2.3. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1



Output 1 : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée			
Indicateurs	année 2015	Année 2016	Cible
CRP opérationnel	Installation et fonctionnement du Secrétariat Technique	Fonctionnement de la Cellule Technique	Fonctionnement de la CPR
% du linéaire des routes validées dans le SIG par la CPR	35	65	100
Nombre de structures locales (CLER) accompagnées par l'IPDR	36	48	100

#### 2.3.1. Progrès des indicateurs

#### 2.3.2. État d'avancement des principales activités

État d'avancement des principales activités	État d'avancement			
	A	B	C	D
Renforcement la maitrise d'ouvrage				
Accompagnement de la maîtrise d'œuvre publique				
Mobilisation des autorités locales (AT, Chefs des ETD)				
Accompagnement et encadrement de dynamiques communautaires / Société civile				

#### 2.3.3. Analyse des progrès réalisés

Les activités mises en œuvre ont permis de renforcer la maîtrise d'ouvrage provinciale et de relégitimer la puissance publique par le bas. En effet, à travers les différents accords d'exécutions, conventions de subsides et fiches d'activités, le PRODEKOR a appuyé les Services étatiques (IPDR, DVDA, TRANSCOM, SNIR, CPE,...) dans l'exécution de leurs missions sur le terrain. En relevant ce défi, le Programme continue de contribuer à accompagner la maîtrise d'ouvrage, en confiant à, chaque service les attributions et les responsabilités qui lui sont assignées par la loi. Les actions de renforcement ont facilité l'Administration provinciale à fournir un service public de proximité et de bonne qualité. Trois Journées de réflexion et d'orientation avec les ETD, les AT pour l'amélioration de la maîtrise d'ouvrage se sont tenues. Ces rencontres ont permis aux AT, aux Chefs de secteurs, aux Chef de chefferie (Kabinda, kamiji, Luilu, Ngandajika, Kabeya Kamwanga, Katanda, Lupata pata, Miabi et Tshilenge) au

TRANSCOM, à l'IPDR / l'ITDR, la DP du Plan, la DP du Genre, la DP de l'intérieur, la DP de la Décentralisation, la DPEDD, la CPR et la Société civile de :

- Déterminer les mécanismes permettant à chaque acteur de jouer son rôle
- Identifier les actions pour améliorer la gouvernance routière
- Identifier des sources et des mécanismes de financement locaux pour l'entretien

Ce travail se poursuit pour l'année 2017, avec des actions orientées vers les Administrations de Territoires et les ETD.

Concernant la maîtrise d'œuvre publique, les actions mises en œuvre avec la collaboration de la DVDA, ont permis d'atteindre les objectifs. En effet, la DVDA est le partenaire d'exécution pour la structuration communautaire, la mobilisation des CLD, la constitution des CLER et la formation technique des cantonniers. Les résultats suivants sont atteints pour les populations des 5 Territoires de Luilu, Ngandajika, Tshilenge, Kamiji et Miabi :

- Dynamisation de 89 CVD (cadres de concertation)
- Organisation, installation et formation technique de 18 CLER

Les actions d'appui à l'IPDR, pour faciliter les tâches d'animation rurale, ont occasionné la mobilisation de 9 ITDR, 18 SERVICOM, 1 IPDR.



Mobilisation communautaire / CVD



Une SERVICOM en échange avec les Ministres



Formation pratique des cantonniers



Signature PV installation de CLER



Séances d'information des Chefs coutumiers

95

## 2.4. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2

### 2.4.1. Progrès des indicateurs

Output 2 : Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité					
Indicateurs	Baseline	2014	2015	2016	Cible
<b>Etudes de base</b>		<b>OK</b>	-	-	
Priorisation des axes	-	OK	-	-	900 km
PGES	-	Progressif	-	-	PGES complète
Linéaire de routes	0 km	80 km	278	487	900 km
Réhabilitation de « x » bacs	-	0	0	1	4
Construction de « x » bacs	-	0	0	0	3
Linéaire des voies d'eaux réhabilitées	-	0	0	0	136
Nombre des ponts réhabilité / construits	-	0	2	3	15**
Nombre des bacs construits	-		0	0	3
Nombre des bacs réhabilités	-	0	0	1	4
Nombre de passage sous routes construits	-	0	12	26	-
Superficie de reboisement	-	0	5	100*	

\*Plantules et superficies déjà disponibles / mises en terre sont en cours

\*\*23 ponts, suite à la validation de nouveaux axes

### 2.4.2. État d'avancement des principales activités

État d'avancement des principales activités	État d'avancement :			
	A	B	C	D
Construction ou réhabilitation de routes				
Construction ou réhabilitation d'ouvrages d'art				
construction ou de réhabilitation de bacs				
Reboisement				

### 2.4.3. Analyse des progrès réalisés

Concernant la réhabilitation des axes routiers, le Programme a atteint un niveau de réalisation de 54 % par rapport à la cible (487 km sur 900 km prévues). Par ailleurs, près de 213 km passent directement en entretien.

Il ne reste que 270 km dont les études seront terminées au plus tard en Q2/2017 (3 axes à Miabi, d'une longueur total de 103 km, 3 axes à Miabi d'une longueur de 75 km, et 2 axes à Lulu, d'une longueur de 46 km, 1 axe à Ngandajika de 45 km) et le dernier tronçon devant permettre le désenclavement de MbujiMayi à partir du Port Ndomba, d'une longueur de 56 km (validé en SMCL de décembre 2016). Ainsi, tous les travaux en rapport avec la réhabilitation seront terminés avant le 31 octobre 2018.

	Axes	Long	Q4/2016
Kamiji	Malenga - Kasanga - Lubi Gare	35,4	Etudes
	Malenga – Mbukula(Kele)	14,3	Etudes
	Pont Mbuji Mayi - Malenga - Kamiji - Limite Tshijiba	45,8	Passe entr
	Kamiji paroisse (Tshieji) – Katongo	18,9	Etudes
	Kavuku – Mbukula - KeleNgelula	22,3	Etudes
LULU	Mwene Ditu - Kalenda – Mulundu	53,1	OK
	Ngoyi Kabuela (RN1) - Kanda Kanda	17,0	OK
	Kalenda Gare / Tshilomba	9,6	En cours
	Tshiamvi (RN2) - Kambayi	21,5	OK
	Mulundu - Wikong - Kanitshin	91,1	En cours
	Luputa - Katshisungu – Kalmba Kamousas	117,5	Passe entr
	Mwene Ditu - Pont Mbuji Mayi	31,9	Passe entr
	Kanyiki – Kapango - Katongo	15	Etudes
Ngandajika	Bac Mpata - Mbao Lubishi - Lovoyi	50,8	OK
	Ngandajika - Bac Kasansa (RD)	29,3	OK
	Ngandajika - INERA	7	Entretien en cours
	Ngandajika - Mpoyi – Kanyenga – Kaseki3	37	OK
	Bourbier de Dimbakabwela	5	En cours
	Nzaji - Ngandu - Kambanga - Tshileo	45	Etudes
Tshilenge	Bac Kalelu (RG) - Lukalaba (RN1)	19,5	OK
	Bena Kalombo - Lac Lomba (RN1)	7,7	OK
	Disanga - Bena Kalombo - Nkuadi (RN2)	14,7	OK
	Kasumbi (RN1) - Kalenda Kashila	12,0	OK
	Ntalanga (RN1) - Tshinanu - Kasansa	18,5	OK
	Bena Mpunga - Bena Mukendi	24,1	En cours
Lupata	Tshibombo - Tshilunde - Bakamba	67,5	En cours
	Babilembi - Mabaya - Tshiyamba	16,6	En cours
Miabi	PLH - Bakwa Tshinuna - Bakwa Nsumba - Route SACIM	52,0	Etudes
	Dibungi - Tshilundu - Tshitshanku	40,2	Etudes
	Boya - Miketa	11,7	Etudes
	Dibungi - Lubi sud - Tshijiba - Limite Kamiji	48,5	Passe en entretien
	Miabi – Katende – Matshia – Mpanda – BenaMbuyi - Port Ndomba	56	Etudes

Concernant les ponts, il a été retenu la réhabilitation de 25 ouvrages :

- Cinq ponts déjà terminés
- Quatre dont les études confiées à des consultants sont terminées
- Deux dont les DAO sont en phase de finalisation
- Quatre sont en phase d'attribution
- Sept en évaluation (interne), suite à l'intégration de nouveaux axes

- Trois dont les études sont à programmer (Kamoutambaye, PLH, Mpampay)

Ainsi, les engagements portant sur l'ensemble des travaux de réhabilitation des ponts seront faits avant mars 2018, sauf «cas de force majeure ». Seul le cas de Kamotambaye, qui nécessite la construction d'un nouvel ouvrage, reste incertain au regard des études nécessaires, de la construction de la structure et la fourniture et pose d'un pont Belley, compte tenu des procédures de passation des marchés publics.

Axe	# Pont	Long (ml)	Q4/2016
Lusambo/Lubefu	Lodjou	26	OK
Kamiji paroisse (Tshieji) – Katongo	Musasa	14,5	Etudes Ext
Mwene Ditu - Kalenda - Mulundu	Wibiayi	19	DAO
	Yabuyi	28	DAO
	Lukudia	19	OK
Kalenda Gare / Tshilomba	Buses sur la R. Kimaluvu		Eval interne
	Buses sur la R. Tshifutuyi		Eval interne
	Mulekayi		Eval interne
Ngoyi Kabuela (RN1) - Kanda Kanda	Buses Tshibitoyi		OK
Tshiamvi (RN2) - Kambayi	Munvuyi	22	OK
	Luanyi	15	OK
Mulundu - Wikong - Kanitshin	Musela	14	Attribution
	Wowol	7	Attribution
	Yabuyi Mukand	17	Attribution
	Rwangaj	9	Attribution
	Mpampay	6	Etudes
Luputa - Katshisungu - Kazadi a ngomba - Pishi	Kamoutambaye	?	Etudes
Nzaji - Ngandu - Kambanga - Tshileo	Luvula	12	Etudes Ext
	Kayilu	11	Etudes Ext
Luputa - Katshisungu - Kazadi a ngomba - Pishi	Lokobo	?	Eval interne
	Kahinga	?	Eval interne
	Dalot Tshibikosa	?	Eval interne
	Buse Musesa	?	Eval interne
PLH - Bakwa Tshinuna Bakwa Nsumba - Route SACIM	Pont PLH	?	Etudes
Dibungi - Tshilundu - Tshitshanku	Pont Mujila	7	Etudes Ext

Concernant les travaux sur les bacs, le Programme a accusé un certain retard, dû au fait du changement de la stratégie d'intervention. En effet, suite à l'inefficacité de l'appui de l'Equipe bac (Suite de PREPICO 3 / Bac), les études sont externalisées et le recrutement d'un ATN / bac n'a abouti qu'en avril 2016.

Cependant, l'attribution pour les travaux de réhabilitation de trois bacs retenus est en cours et

sauf imprévu, les travaux devraient démarrer en Q1/2018.

Concernant la construction de nouveaux bacs, le marché pour le bac Mpata est en évaluation. Les études pour les deux bacs restants sont aussi en cours. Ainsi, nous estimons que les attributions de tous ses marchés pourront être faites avant juin 2018.

			Q4/2016
Axe	# Bac		
Mwene Ditu - Kalenda - Mulundu	Mulundu	Réhab.	Publication
Ngandajika - Kabinda	Kazadi Musoko	Réhab.	Publication
Ngandajika - Bac Ntambwa Kabila	Ntambwa Kabila	Réhab.	Publication
Bac Mpata - Mbao Lubishi - Lovoyi	Mpata	Const.	Eval. offres
Kabila - Kambayi - Kanyiki	Kambayi	Const.	Etudes
Mulundu - Wikong - Kanintshin	Kanintshin	Const.	Etudes
Bac Kasansa (RG) - Lukalaba (RN1)	Kasansa / Kalelou	Réhab.	Terminé

Concernant la voie d'eau, le marché pour la réhabilitation de l'axe Ndomba / Village Muamba Mpata (70 Km) est en évaluation et les études pour le second tronçon sont en cours. Sauf « cas de force majeure » les engagements seront faites avant Q4 / 2017.



Ngandajika / Bac Kasansa



25/06/2016 09:37



25/06/2016 11:01

Thianvi / Kambaye



25/06/2016 09:13

Mwene Ditu / Mulundu



25/06/2016 09:01

Bac Mzata / Luvoyi



25/06/2016 11:01

Bac Mzata / Luvoyi

### Travaux de réhabilitation & constructions



25/06/2016 11:30

Pont Lukudia



25/06/2016 11:30

Axe Ntalanga / Tshinanu



25/06/2016 11:30

Pont Luxanyi



25/06/2016 11:30

Axe Tshianvi / Kambaye



25/06/2016 12:35

Buses de l'axe Ntalanga / Tshinanu



25/06/2016 11:30

Buses de Tshibitoyi

65

## 2.5. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 3

### 2.5.1. Progrès des indicateurs

Output 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales					
Indicateurs	Baseline	2014	2015	2016	Cible
Nombre de structures locales appuyées	-	-	37	45	76
Km de routes entretenues	-	1100	2300	3300	6 500
Km de voies d'eau navigables entretenues	-	0	0	0	136
Augmentation du nombre des femmes dans CLER (%)	-		3	8	15
Nombre des personnes formées en méthode HIMO	-	-	0	0	75
Nombre de cantonniers initiés aux travaux d'entretien	-	0	280	487	1350

### 2.5.2. État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités	État d'avancement :			
	A	B	C	D
Mise en place et appui des structures locales d'entretien				
Travaux d'entretien				
Encadrement et formation de personnel				

Les actions d'appuis structurels ont permis la validation de la stratégie d'accompagnement en vue de la professionnalisation des structures de réhabilitation.

Activités	Cibles	Résultats atteints
Appuis à la professionnalisation des CLER/COORDICLER / Atelier de formations	70 participants (50 membres des CLER/COORDICLER, 7 ITDR, 1 IPDR, 1 DVDA, 12 PRODEKOR) CLER/COORDICLER	Validation de la stratégie d'accompagnement vers l'autonomie Elaboration d'un plan pour la professionnalisation
Appui à la mise en place d'un nouveau système de gestion des bacs	60 participants (IPDR, Chefs coutumiers, AT, OVD, OR, DGM, Police, ANR, FEC, Société civile, CPR, DPR, TRANSCOM)	Validation du nouveau système de gestion des bacs à Mbuji-Mayi et à Kabinda Elaboration d'une stratégie d'implémentation

L'entretien des routes a porté sur près de 715 km au cours de l'année 2016. Ce travail a permis d'atteindre des vitesses moyennes de 75 km / h, dépassant le standard nationale de 40 km / h. Par ailleurs, l'application de la nouvelle méthode de réhabilitation et d'entretien des routes, actuellement mise en œuvre a facilité l'atteinte des résultats.

N°	PROVINCES	TERRITOIRES	AXES ROUTIERS	Long. (Km)
1	<b>Lomami</b>	Kabinda	Kabinda - Bakoma	78
2		Kabinda - Ngandajika	Kazadi Musoko - Kabinda	101
		Ngandajika	Ngandajika – Bac Kazadi Musoko	29
4		Ngandajika	Bif RN2 – Bakua Mulumba - Ngandajika	42
		Ngandajika	Ngandajika / Chuttes Kafumbu	25
5		Ngandajika - Luilu	Ngandajika – INERA - Luputa	63
6		Luilu	Kabila – Kambaye - Kanyiki	60
7	Luilu	Lusuku - Hamba	98	
8	<b>Kasaï Oriental Lomami</b>	Katanda - Ngandajika	Katanda - Kanyukua	52
9	<b>Kasaï Oriental</b>	Katanda	Katanda - Bibanga	12
10		Tshilenge	Bac Kasansa (RG) – Lukalaba (RN1)	16
11		Tshilenge	Bena Kalombo – Lac Lomba (RN1)	7,72
12		Tshilenge	Dinsanga-Bena Kalombo-Nkuadi (RN2)	14,7
13		Tshilenge	Kasumbi (RN1) – Kalenda Kashile	12
14		Tshilenge	Ntalanga (RN1) – Tshinanu - Kasansa	18,5
	<b>K Or &amp; K Occid</b>		Baie Kasonga (Bena kazadi) - Dimbelenge - Lac Munkamba	85
<b>TOTAL</b>				<b>715</b>

## 2.6. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 4

### 2.6.1. Progrès des indicateurs

Output 4 : Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont appliquées					
Indicateurs	Baselin e	2014	2015	2016	Cible
Etude sur la réglementation et pour une amélioration de la gouvernance routière	-	-	Réalisé e	-	OK
Nombre de personnes directement touchées par les activités de sensibilisation	-		900		63 000
Réduction du nombre de point de tracasserie sur le réseau réhabilité avec l'appui du PRODEKOR	-	-	0	-	20% de réduction
Nombre d'installations de pesage de véhicules			0		4
Taux moyen de véhicules surchargés	-	-	-	-	55
Taux des cas de non-respect des barrières de pluie (%)	-	-	-	-	50
% de bacs (réhabilités ou fournis par le Programme) ayant adopté le du nouveau système de gestion	-	-	0	0	80

### 2.6.2. État d'avancement des principales activités

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

### 2.6.3. Analyse des progrès réalisés

Le programme a appuyé les différents services de l'administration à la mise en œuvre d'action de sensibilisation, d'animation rurale, de mobilisation communautaire pour un changement de comportement des usagers par rapport à l'utilisation du réseau routier et la protection du patrimoine de désenclavement.

Depuis mi 2016, le PRODEKOR a démarré une action de sensibilisation / conscientisation des Administrateurs de Territoires et des Chefs de Secteur (ETD) autour de l'enjeu de préservation des infrastructures de désenclavement. Après 3 ateliers sur le sujet, les AT et chefs de secteurs se sont engagés dans une démarche d'élaboration de plan d'actions pour agir sur l'amélioration de

l'entretien des voies de desserte agricole, sur le respect de la réglementation routière... L'équipe RC accompagne cette dynamique et soutiendra les initiatives qui émergeront en 2017.

Par ailleurs, dans une dynamique d'adhésion, d'appropriation et pour poser les bases d'une stratégie de sortie, PRODEKOR continue de faciliter et d'appuyer des cadres de concertation, d'orientation stratégiques et de décisions pour une pérennisation des acquis. Les activités ci-dessous sont déployées durant l'année 2016.

Activité	Cibles	Résultats atteints
Trois Journées de réflexion et d'orientation avec les ETD, les AT pour l'amélioration de la maîtrise d'ouvrage	AT, Chefs de secteurs, Chef de chefferie (Kabinda, kamiji, Luilu, Ngandajika, Kabeya Kamwanga, Katanda, Lupata pata, Miabi et Tshilenge) TRANSCOM, IPDR et ITDR, DP du Plan, DP du Genre, DP de l'intérieure, DP de la Décentralisation, DPEDD, CPR	Détermination de mécanismes pour assumer la posture des différents acteurs Identification d'actions pour améliorer la gouvernance routière Identification de sources et des mécanismes de financement local pour l'entretien des infrastructures

Dans la même lancée, le Programme compte renforcer l'implication de toutes les parties prenantes pour une durabilité. C'est ainsi qu'une Convention de Subside est en cours de signature pour permettre aux Administrateurs de Territoires, aux Chefs des Entités Territoriales Décentralisées, à la société civile de s'approprier des activités du Programme. Aussi, la Division Provinciale de l'Intérieur et celle de la Décentralisation seront appuyés pour encadrer ses actions, mais aussi pour se déployer sur le terrain.

Cependant, malgré la bonne volonté et l'engagement du Programme d'appuyer la Province en vue d'une amélioration de la réglementation routière, les camionneurs continuent de surcharger les véhicules et de détruire les routes en terre.

Les actions du Programme sont limitées, dans ce domaine, car il revient à l'autorité nationale (provincial, local) d'appliquer une réglementation qui permettrait d'améliorer la gouvernance dans le secteur du désenclavement : respect du code de la route, diminution des tracasseries, sanctions impartiales.

## 2.7. THEMES TRANVERSAUX

### 2.7.1. Genre

La dimension Genre, reste une préoccupation de taille pour le PRODEKOR. En effet, l'intégration de cet aspect, ne se limite pas seulement à l'augmentation de nombre des femmes travaillant dans le désenclavement, mais plutôt à des actions intégrées pour une autonomisation des femmes, alléger leurs activités quotidiennes et leur participation active à la vie socio-politique. La pesanteur culturelle, reste un fardeau et un obstacle aux activités mise en œuvre par le Programme. Cependant, les actions d'appui structurel auprès des organisations féminines, l'encadrement et la facilitation des différents Services Provinciaux en charge de la dimension « Genre », ont permis d'enregistrer des avancées significatives.

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

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

Avec la réhabilitation et l'entretien des pistes, les travaux des femmes seront fortement allégés du fait qu'elles pourront transporter leurs produits avec des véhicules, ce qui va alléger leurs souffrances et améliorer leurs situations économiques. Les progrès enregistrés sont consignés dans le tableau ci-dessous.

Activités	Cibles	Résultats atteints
Elaboration et validation de la stratégie genre et plan d'action en synergie avec PRODAKOR	150 personnes membres des COORDICLER, leaders, Services Genre dans les Territoires	Validation de la stratégie et du Plan Genre
Sensibilisation pour une participation forte des femmes dans le désenclavement	366 personnes dont 168 femmes	Actions de lutte contre toutes des violences faites à la femme ou à la fille Alphabétisation fonctionnelle *
Formation sur l'approche genre dans le désenclavement	144 personnes dont 68 femmes	Bonne connaissance de l'approche Genre Impact socioéconomique
Renforcement du pouvoir économique des femmes *	Femmes exécutant des activités économiques dans la zone du Programme	Appui à la réhabilitation et aménagement des 6 marchés le long des routes (axes) Renforcement des micros entreprises

Appui structurel pour un meilleur fonctionnement de la Division Genre interprovincial	21 membres dans les Provinces du Kasai-Oriental et de la Lomami	Mise en place d'un Comité de pilotage (structuration, priorisation des thématiques, formation, ...) des activités Genre
---	---	---

**\* Actions en cours**

**2.7.2. Environnement et gestion des ressources naturelles**

Le Programme a déployé d'importants efforts pour la lutte contre la déforestation et contre les changements climatiques en appuyant la Coordination Provinciale de l'Environnement à piloter des activités de reboisement.

Activités	Cibles	Résultats atteints
Sensibilisation des parties prenantes	Populations de 27 localités des Territoires de Tshilenge, Luilu, Ngandajika et Kabinda	Intégration de la protection de l'environnement dans les activités socio-économiques
Formation de pépiniéristes	72 personnes pour les Territoires de Tshilenge, Luilu, Ngandajika et Kabinda	Bonnes connaissances du métier de pépiniériste et des techniques de reboisement
Encadrement	Populations dans les Territoires de Tshilenge, Luilu, Ngandajika et Kabinda	Meilleure maîtrise de la gestion communautaire des périmètres reboisés
Installation des pépinières agroforestières	Populations de la Province du Kasai-Oriental et de la Lomami	30 sites dans les Territoires de Tshilenge, Luilu, Ngandajika, Kabinda et à Mbuji-Mayi

La mobilisation de la Coordination Provinciale de l'Environnement, a permis l'aménagement et l'exploitation de 30 pépinières (voir tableau ci-dessous), permettant le reboisement de près de 150 ha. Les actions de mise en terre ont débuté depuis le mois de Novembre 2016 et vont se poursuivre durant l'année 2017. En effet, une Convention de Subside est en phase de finalisation entre le PRODEKOR et la Coordination Provinciale de l'Environnement.

**Etat des lieux des pépinières / Superficies à reboiser**

Provinces	Territoires	Nb. de pépinières	Nb.de plantes	Surf. à reboiser (en ha)
KASSAI ORIENTAL	Tshilenge	5	21 730	30
	Mbuji-Mayi	2	12 000	20
	Katanda	1	2 500	5
		<b>8</b>	<b>36 230</b>	<b>55</b>
LOMAMI	Ngandajika	5	17 841	35
	Kabinda	7	27 403	40
	Luilu	10	37 157	50
		<b>22</b>	<b>82 401</b>	<b>125</b>
<b>TOTAL</b>		<b>30</b>	<b>118 631</b>	<b>180</b>



85

### Pépinières pour le reboisement

#### 2.7.3. VIH / SIDA

Les activités de lutte contre la propagation de la pandémie du VIH / SIDA sont en cours. Quarante neuf pairs éducateurs sont déjà formés. Les formations ont permis aux participants d'acquérir des connaissances à partager avec les populations vivant dans la zone d'intervention du Programme. Les résultats ci-dessous sont atteints :

- Meilleure connaissance du VIH/SIDA et d'autres IST
- Bonne connaissance de la méthodologie de communication pour un changement de comportement vis-à-vis des IST
- Bonnes connaissances pour la mobilisation sociale et l'engagement communautaire

### 3. Ressources en termes de communication

Une stratégie de communication élaborée et mise en œuvre depuis 2015, est révisée, tenant compte de l'expérience acquise. L'étude du Paysage médiatique a permis de cibler les organes de presse à grande audience afin de les impliquer dans la campagne médias ainsi que dans la mise en œuvre des autres activités de communication. Les SERVICOM contribuent grandement aux actions d'information et de sensibilisation pour un changement de comportement, appuyés par le service Nationale de l'Information Rurale (SNIR), qui dispose d'une coordination provinciale fonctionnant au sein de l'IPDR. L'appui des ITDR a été capitalisé pour assurer le suivi des activités de terrain. C'est en effet une stratégie d'anticipation qui permettra surement la continuation des actions au cours de la période post-programme. Un grand regard devra être tourné vers les autorités locales (chefs des villages, de groupements, de la chefferie ou du secteur) pour susciter en eux une attention particulière sur la protection de la route et le respect de la réglementation. Les actions d'une meilleure circulation de l'information dans le domaine de l'Agriculture & du Désenclavement sont en cours. L'ignorance et le non application de la réglementation est un défis majeur qui justifie certains comportements des usagers de la route. Les activités et les résultats atteints sont consignés dans le tableau ci-dessous :

Activité	Cibles	Résultats atteints
IC à l'intention des autorités locales	17 séances (Tshilenge, Katanda, Lulu, auprès des ETD, AT, Société Civile)	Implication des autorités / Adhésion vers une appropriation
Théâtre populaire et animation folkloriques	12 séances (Associations socioprofessionnels du secteur : chauffeurs, transporteurs, chargeurs / déchargeurs, moustrongueurs)	Prise de conscience de la participation individuelle pour la protection du patrimoine public
IECC / CC en milieu scolaire	15 séances dans 5 écoles, touchant près de 1300 élèves et 70 enseignants	Prise en compte de l'importance de protéger les infrastructures publiques et de protéger l'environnement
Campagne médiatique (à travers RTDK, RTF, DITUNGA pour 6 mois)	Population des Provinces du Kasaï Oriental, de la Lomami et du Sankuru	Création d'espaces d'interaction avec les usagers et le grand public pour l'appropriation des acquis du Programme et le respect de la réglementation
Installation des clubs d'écoute	57 personnes provenant de 19 CVD dont 9 à Tshilenge, 8 à Ngandajika et 2 à Katanda	Mise en place de « Groupes de discussions » autour de la problématique de sauvegarde du patrimoine routier
Journées de réflexions sur la gouvernance routière	200 personnes (Elus de l'exécutif et du législatif, Services de sécurité, Services étatiques, Associations socioprofessionnels)	Amélioration de la gouvernance routière (réduction des tracasseries, respect de la réglementation, sécurité des personnes et des biens)

Le Programme continue dans cette même lancée pour l'année 2017.

#### 4. Gestion des risques

L'analyse de la matrice des risques, tenant compte de l'évolution du contexte, fait ressortir les éléments ci-dessous :

Elevé		7.Faible mobilisation des ressources du partenaire pour une durabilité			
Possible			6.Non disponibilité des équipements adaptés pour les Wx en HIE		
Moyenne		2.Mauvaise utilisation des ressources mises à la disposition des acteurs	4.Incohérence des stratégies d'interventions entre PTF		8.Dégradation de la situation socio-politique et sécuritaire
Faible		1.Dépendance des acteurs appuyés		3.Retards dans la mise en œuvre liée aux procédures des MP	5.Incertitude institutionnelle sur la M. Ouv. Publique
Improbable					
Peu d'importance	Pas d'importance	Petit / Faible	Remarquable	Critique	Désastreux

Le Programme a pris conscience des risques et a mis en œuvres des actions de mitigation, consignés dans le tableau ci-dessous.

Identification du risque ou problème			Analyse du risque ou problème			Traitement du risque ou problème			Status
Description du Risque	Période d'identification	Catégorie	Probabilité	Impact Potentiel	Total	Action(s)	Resp.	Deadline	
Dépendance / substitution des services appuyés vis-à-vis de la CTB	Q1 / 2016	OPS	Low	Low	Low	Plaidoyer auprès de l'Etat pour la mobilisation des fonds pour un bon fonctionnement des services	Coordination, Province, CPR	suivi régulier	En cours
Mauvaise utilisation des ressources mises à la disposition des acteurs	Q1/ 2016	OPS	Low	Low	Low	Mesures d'accompagnement	ATI RC, Infra + Coordo	suivi régulier	En cours
Retards dans la mise en œuvre liée aux procédures des marchés publics	Q1/ 2016	OPS	Medium	Medium	Medium	Se rapprocher de la Cellule des MP	ATI-RC, Coordo, RR	Suivi régulier	En cours
Incohérence des stratégies d'interventions	Q1/ 2016	DEV	Low	Low	Low	Faire un accompagnement avec une attention particulière pour les CLER moins performantes	ATI-RC, Coordo, RR, Province	Renforcer la concertation entre PTF, Gouvernements, ....	En cours
Incertitude institutionnelle sur la maîtrise d'ouvrage publique du désenclavement	Q1/ 2016	DEV	Medium	Medium	Medium	Rechercher d'autres alternatives : travailler avec le secteur privé disponible pour la location d'engins pour les opérations en mécanisé	ATI-RC, Coordo, RR, Province	Dialogue Politique / Se rapprocher du Programme « Transport » piloté par la BM	En cours
Disponibilité des équipements adaptés pour les travaux mécanisés	Q1/ 2016	OPS	Low	Low	Low	Plaidoyer et sensibilisation du partenaire	Coordo + Province + RR	Acquisition de la logistique nécessaire par le Programme	En cours

Mobilisations des ressources du partenaire pour assurer un entretien durable	Q1/ 2016	OPS	Low	Low	Low	Protocole de mise/reprise des axes à céder à la Province	Coordo + Province + RR	Plaidoyer, mettre une conditionnalité pour le respect des engagements au niveau du dialogue politique	En cours
Dégradation de la situation socio-politique et sécuritaire en RDC	Q1/ 2016	OPS	High	Low	High	Sensibiliser les PTF de la nécessité d'harmoniser les interventions	Coordo + Province + RR	Dialogue politique	En cours

## 5. Analyse des engagements stratégiques et pistes de solutions

<b>Engagements</b>	<b>Analyse de l'engagement</b>	<b>Propositions de solutions</b>
Dispositions institutionnelles, administratives et budgétaires requises afin de garantir le bon déroulement du projet et la poursuite des activités après la cessation de l'intervention belge	Le contexte en RDC est toujours caractérisé par la fragilité. Ce qui est accentué par le démembrement intervenu en 2016, d'où une faiblesse supplémentaire des services administratifs. Dès lors, il est difficile de respecter cet engagement dans le cadre de PRODEKOR. Ceci pourrait être envisagé dans le moyen terme	Elargir les Conventions de subsides avec les partenaires, pour faciliter l'exécution de leurs missions ; ce qui constitue un pilier de la stratégie de sortie car vise l'acquisition de capacités et de moyens pour assurer la continuité
Engagement lié à la promotion de bonnes pratiques	La promotion des bonnes pratiques est une des activités du PRODEKOR. Par contre, ses activités doivent être complétées par les autorités congolaises avec des adaptations de la réglementation, des contrôles rigoureux et une application impartiale de la loi.	Un plaidoyer est en cours au niveau Provincial, mais devra se prolonger au niveau national (dialogue politique) en vue d'une adaptation et vulgarisation des textes légaux, mais surtout de la sensibilisation et de la condamnation des « auteurs des tracasseries »

### 3. PILOTAGE ET APPRENTISSAGE

#### 3.1. Réorientations stratégiques

Le principal défi est celui lié à la durabilité des acquis du Programme. Il repose sur un renforcement de la maîtrise d'ouvrage provinciale grâce aux appuis structurels des services concernés (rôle de facilitateur), une évolution de la bonne gouvernance, un renforcement de capacité des acteurs et une mobilisation des fonds de la part du partenaire congolais. L'approche conceptuelle et la démarche méthodologique ont porté sur la mise en commun des énergies, la mutualisation des ressources.

Le produit des analyses et réflexions stratégiques permanentes, a permis de favoriser le rapprochement opérationnel entre Ministères Provinciaux et services déconcentrés de l'Etat.

La stratégie déployée avec une approche « du bas vers le haut » a permis de travailler au niveau local (Secteurs, Chefferies) en accompagnant les administrations locales (ETD et Administrations déconcentrées) pour une mobilisation de la finance locale. Les ETD et les AT sont les administrations les plus en proximité des habitants et des usagers des infrastructures routières. Ils peuvent donc jouer un rôle moteur dans l'amélioration des services publics et dans le rétablissement de la confiance entre l'administration publique et ses administrés. Mais dans le contexte actuel, il s'agira d'avoir une ambition mesurée de renforcement pour le PRODEKOR.

D'autre part, un cadrage stratégique est mis en œuvre pour la dynamisation d'espaces de concertation et d'action pour un développement inclusif.

Les ajustements ont porté sur la constitution des Comités Locaux (Villageois) de Développement, qui constitue le processus de démarrage de la mise en place des structures locales d'entretien des routes. L'appui à structuration des populations à la base, permet de promouvoir l'esprit associatif, construire une dynamique communautaire et responsabiliser les chefs locaux. L'approche offre une opportunité au Programme CTB d'expliquer aux autorités et aux populations locales réunies en assemblées générale, la nature des interventions à réaliser ou en cours de réalisation dans leur milieu. Cette démarche vise à renforcer l'adhésion et l'appropriation des actions de désenclavement par le public cible et une exhortation à la mobilisation citoyenne des personnes ressources des villages concernés. Ainsi, le Programme a adopté une approche basée sur le dialogue et la participation tant du partenaire étatique, des autorités que des populations locales.

### 3.2. Les principales difficultés

<b>Contraintes</b>	<b>Description des recommandations</b>	<b>Acteur</b>
Fonctionnement de la CPR entièrement dépendant des ressources apportées par le PRODEKOR	Mobiliser les ressources financières du partenaire congolais (FONER, Provinces, ETD, ...)	Province, Gouv. Central
Faible contribution financière du partenaire congolais dans la mise en œuvre de l'action		
Faiblesse de la maîtrise d'ouvrage provinciale	Renforcer les actions de RC, mais avec un engagement réel des partenaires	Province, PRODEKOR
Non-respect de la réglementation routière et accentuation des tracasseries	Application d'une réglementation adaptée et impartiale	Province, Gouv. Central
Faiblesse des ressources de la Province de la Lomami	Mobiliser les ressources nécessaires pour le bon fonctionnement des Services provinciaux	Province, Gouv. Central
Changement d'interlocuteurs avec l'instabilité politico-administratif	Travailler de manière prioritaire avec les Services Techniques	Province, PRODEKOR

### 3.3. Enseignements tirés

Enseignements tirés	Public cible
<b>Actions innovantes d'appui structurel</b> de l'Administration Provinciale déconcentrée, des services étatiques locaux (AT, ETD) pour un service public de proximité et de bonne qualité : réunir les partenaires des différents Services, re légitimer l'autorité publique et renforcer la stabilité sociale, qui constitue un déclencheur pour l'adhésion et l'appropriation, permettant une bonne stratégie de sorti	Institutions congolaises
<b>Actions de lutte contre le réchauffement climatique</b> : Faciliter aux populations la mise en œuvre d'actions de reboisement, pour réduire la pression anthropique sur les ressources naturelles	Populations
<b>Appui pour le renforcement de la Société Civile</b> : Forte mobilisation des acteurs de la société civile, qui sont capables de défendre les intérêts des populations, constituant ainsi, un contrepouvoir	Société civile
<b>Appui pour l'autonomisation des femmes</b> : Appui structurel des Services Provinciaux (Division Genre, Conseil provincial de la femme) pour l'émergence d'un leadership féminin	Femmes
<b>Fonctionnement de la Brigade Mobile de Contrôle</b> : Mise en place des conditions pour réaliser un changement, avec le renforcement de la Police de Circulation Routière à travers la BMC (Organe chargée de fournir des informations sur le cas de non-respect de la réglementation), en vue de la prise de sanctions par l'autorité	Police de Circulation Routière
<b>Contribution insuffisante du FONER à l'entretien des routes</b> : incertitude grandissante pour la durabilité des actions par manque des moyens financiers de la part du partenaire congolais pouvant permettre de maintenir la route réhabilitée en état de praticabilité en toute saison	-

## 4. Annexes

### 4.1. Critères de qualité

1. PERTINENCE : le degré dans lequel l'intervention est cohérente avec les politiques et priorités locales et nationales ainsi qu'avec les attentes des bénéficiaires.				
<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			
1.1 Quel est le degré de pertinence actuel de l'intervention ?				
x	A	Clairement toujours ancré dans les politiques nationales et la stratégie belge, satisfait aux engagements en matière d'efficacité de l'aide, extrêmement pertinent par rapport aux besoins du groupe cible.		
...	B	S'inscrit toujours bien dans les politiques nationales et la stratégie belge (sans être toujours explicite), relativement compatible avec les engagements en matière d'efficacité de l'aide, pertinent par rapport aux besoins du groupe cible.		
...	C	Quelques questions par rapport à la cohérence avec les politiques nationales et la stratégie belge, l'efficacité de l'aide ou la pertinence.		
...	D	Contradictions avec les politiques nationales et la stratégie belge, les engagements en matière d'efficacité de l'aide ; la pertinence vis-à-vis des besoins est mise en doute. Des changements majeurs sont requis.		
1.2 La logique d'intervention, telle qu'elle est conçue actuellement, est-elle toujours la bonne ?				
	A	Logique d'intervention claire et bien structurée ; logique verticale des objectifs réalisable et cohérente ; indicateurs appropriés ; risques et hypothèses clairement identifiés et gérés ; accompagnement de sortie d'intervention mis en place (si cela est applicable).		
x	B	Logique d'intervention appropriée bien qu'elle puisse avoir besoin de certaines améliorations en termes de hiérarchie d'objectifs, d'indicateurs, de risques et hypothèses.		
	C	Les problèmes par rapport à la logique d'intervention peuvent affecter la performance d'une intervention et sa capacité à contrôler et évaluer les progrès ; améliorations requises.		
	D	La logique d'intervention est erronée et nécessite une révision en profondeur pour que l'intervention puisse espérer aboutir.		

<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.		

<b>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</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 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 minimales restrictions ; les effets négatifs (s'il y en a) n'ont pas causé beaucoup de tort.		
	C	L'outcome ne sera atteint que partiellement, entre autres en raison d'effets négatifs auxquels le management n'est pas parvenu à s'adapter entièrement. Des mesures correctives doivent être prises pour améliorer la probabilité de la réalisation de l'outcome.		
	D	L'intervention n'atteindra pas son outcome, à moins que d'importantes mesures fondamentales soient prises.		
<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.		
	D	L'intervention n'est pas parvenue à réagir à l'évolution des circonstances externes ; la gestion des risques a été insuffisante. Des changements considérables sont nécessaires pour réaliser l'outcome.		

<b>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).</b>				
<i>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</i>				
Évaluation de la DURABILITÉ POTENTIELLE : note totale	A	B	C	D
			X	
<b>4.1 Durabilité financière/économique ?</b>				
	A	La durabilité financière/économique est potentiellement très bonne : les frais liés aux services et à la maintenance sont couverts ou raisonnables ; les facteurs externes n'auront aucune incidence sur celle-ci.		
	B	La durabilité financière/économique sera vraisemblablement bonne, mais des problèmes peuvent survenir en raison notamment de l'évolution de facteurs économiques externes.		
X	C	Les problèmes doivent être traités en ce qui concerne la durabilité financière soit en termes de frais institutionnels ou liés aux groupes cibles, ou encore d'évolution du contexte économique.		
	D	La durabilité financière/économique est très discutable, à moins que n'interviennent des changements majeurs.		
<b>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	Le Comité de pilotage et d'autres structures locales pertinentes sont fortement impliqués à tous les stades de la mise en œuvre et s'engagent à continuer à produire et utiliser des résultats.		
	B	La mise en œuvre se base en grande partie sur le Comité de pilotage et d'autres structures locales pertinentes impliqués eux aussi, dans une certaine mesure, dans le processus décisionnel. La probabilité d'atteindre la durabilité est bonne, mais une certaine marge d'amélioration est possible.		
X	C	L'intervention recourt principalement à des arrangements ponctuels et au Comité de pilotage et d'autres structures locales pertinentes en vue de garantir la durabilité. La continuité des résultats n'est pas garantie. Des mesures correctives sont requises.		
	D	L'intervention dépend totalement des structures ponctuelles n'offrant aucune perspective de durabilité. Des changements fondamentaux sont requis pour garantir la durabilité.		
<b>4.3 Quels sont le niveau d'appui politique fourni et le degré d'interaction entre l'intervention et le niveau politique ?</b>				
	A	L'intervention bénéficie de l'appui intégral de la politique et des institutions, et cet appui se poursuivra.		
	B	L'intervention a bénéficié, en général, de l'appui de la politique et des institutions chargées de la mettre en œuvre, ou à tout le moins n'a pas été gênée par ceux-ci, et cet appui se poursuivra vraisemblablement.		
X	C	La durabilité de l'intervention est limitée par l'absence d'appui politique. Des mesures correctives sont requises.		
	D	Les politiques ont été et seront vraisemblablement en contradiction avec l'intervention. Des changements fondamentaux s'avèrent nécessaires pour garantir la durabilité de l'intervention.		
<b>4.4 Dans quelle mesure l'intervention contribue-t-elle à la capacité institutionnelle et de gestion ?</b>				
	A	L'intervention est intégrée aux structures institutionnelles et a contribué à l'amélioration de la capacité institutionnelle et de gestion (même si ce n'est pas là un objectif explicite).		
	B	La gestion de l'intervention est bien intégrée aux structures institutionnelles et a contribué d'une certaine manière au renforcement des capacités. Une expertise supplémentaire peut s'avérer requise. Des améliorations sont possibles en vue de garantir la durabilité.		
X	C	L'intervention repose trop sur des structures ponctuelles plutôt que sur des institutions ; le renforcement des capacités n'a pas suffi à garantir pleinement la durabilité. Des mesures correctives sont requises.		
	D	L'intervention repose sur des structures ponctuelles et un transfert de compétences vers des institutions existantes, qui permettrait de garantir la durabilité, est improbable à moins que des changements fondamentaux n'interviennent.		

### Synthèse de l'analyse des Critères de qualité

<b>Critères</b>	<b>Note</b>
<b>Pertinence</b>	A
<b>Efficacité</b>	B
<b>Durabilité</b>	C
<b>Efficienc</b>	B

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

Décisions	Période d'identif	Actions	Resp.	Deadline	Avancement	Statuts
Réaliser des missions conjointes avec les services de la Province	31-mars-15	Descentes faites conjointement sur proposition du PRODEKOR. Les Services de l'Administration sont libres de faire des missions sans une participation obligatoire de la CTB	PRODEKOR, PROVINCE	Q1/2015	En cours	En application
Reconstruction de la partie endommagée du Pont Kamoutambaye	31-mars-15	Action de reconstruction en cours	PRODEKOR	Q4/2016	Marché en attribution à la CMP	En cours
Production d'un arrêté provincial pour la brigade de réglementation et proposition de programme des interventions avec les services spécialisés, dans le but de faire respecter la réglementation routière	31-mars-15	Pas d'action	PROVINCE	Q2/2015	Pas fait	A reposer en SMCL
Réhabilitation du bac de Kazadi Musoko par le PRODEKOR, malgré la livraison sur site d'un bac à moteur	31-mars-15	Action retenue dans la Programmation des activités	PRODEKOR, PROVINCE	Q4/2017	En cours	En cours
Reporter la remise des axes de Assanga-Wete/Lomami et Lubefu Kalema, au mois de mai 2015	31-mars-15	Réalisé conformément	PRODEKOR	Q2/2015	Réalisé	Clôturé
Réhabilitation du tronçon fluvial Lusambo/Port Ndomba	31-mars-15	Etudes d'exécution et activités préliminaires en cours	PRODEKOR	Q4/2016	En cours	En cours
Rapprochement de la Cellule des marchés publics de Kinshasa en Province	31-mars-15	Réalisé avec le recrutement d'un Assistant en Marché Public, installé à Mbuji Mayi	PRODEKOR	Q2/2015	Réalisé	Clôturé
Que les gouvernements provinciaux du Kasai Oriental et Lomami puissent clairement inscrire le gap de prise en charge de la CPR	07-12-2016	Inscrire dans les budgets 2017, provinciaux les moyens correspondants	PROVINCES			

Que les autorités politico administratives de proximité de deux provinces, appuyées par les autorités provinciales, puissent faire respecter la loi auprès de tous les usagers en termes de respect des charges et des barrières de pluie.	07-12-2016	Editer des textes de lois adaptés et faire appliquer la réglementation	PROVINCES			
--	------------	--	-----------	--	--	--

### Aperçu des MoRe Results

Résultats ou indicateurs du cadre logique modifiés au cours des 12 derniers mois ?	
Rapport <i>Baseline</i> enregistré dans PIT ?	OUI
Planning de la MTR (enregistrement du rapport)	Q1 / 2017
Planning de l'ETR (enregistrement du rapport)	mm/aaaa (estimation)
Missions de backstopping depuis le 01/01/2012	<b>Octobre 2014</b>



Ensemble, pour un développement inclusif

