

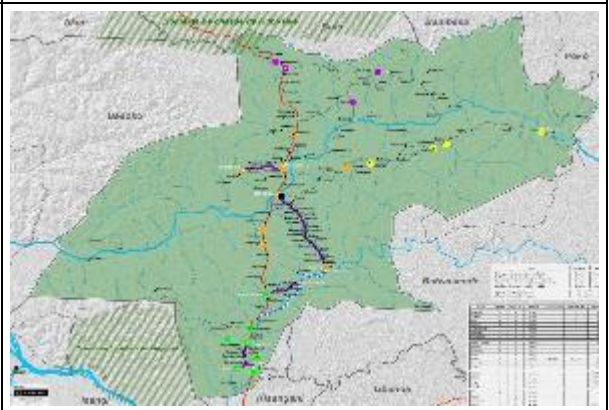


CTB



RAPPORT DE RESULTATS 2016

PROGRAMME DE DESENCLAVEMENT DANS LA TSHOPO (PRODET) RDC 121 78 11



Sommaire

SOMMAIRE	3
ACRONYMES.....	5
1 APERÇU DE L'INTERVENTION.....	6
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>Efficacité</i>	8
1.3.3 <i>Efficiéce</i>	9
1.3.4 <i>Durabilité potentielle</i>	11
1.4 CONCLUSIONS	12
2 MONITORING DES RESULTATS.....	13
2.1 ÉVOLUTION DU CONTEXTE.....	13
2.1.1 <i>Contexte général</i>	13
2.1.2 <i>Contexte institutionnel</i>	13
2.1.3 <i>Contexte de gestion : modalités d'exécution</i>	15
2.2 PERFORMANCE DE L'OUTCOME.....	16
2.2.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	16
2.2.2 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	16
2.3 IMPACT POTENTIEL.....	17
2.4 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1.....	18
2.4.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	18
2.4.2 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	18
2.4.3 <i>État d'avancement des principales activités</i>	18
2.4.4 <i>Description des activités réalisées</i>	19
2.5 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2.....	20
2.5.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	20
2.5.2 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	20
2.5.3 <i>État d'avancement des principales activités</i>	21
2.5.4 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	21
2.6 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 3.....	23
2.6.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	23
2.6.2 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	23
2.6.3 <i>État d'avancement des principales activités</i>	23
2.6.4 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	24
2.7 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 4.....	25
2.7.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	25
2.7.2 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	25
2.7.3 <i>État d'avancement des principales activités</i>	26
2.7.4 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	26
2.8 THEMES TRANSVERSAUX.....	27
2.8.1 <i>Genre</i>	27
2.8.2 <i>Environnement</i>	27
2.9 GESTION DES RISQUES.....	28

3	PILOTAGE ET APPRENTISSAGE.....	33
3.1	REORIENTATIONS STRATEGIQUES	33
3.2	ENSEIGNEMENTS TIRES.....	33
4	ANNEXES.....	34
4.1	CRITERES DE QUALITE.....	34
4.2	SYNTHESE DE L'ANALYSE DES CRITERES DE QUALITE.....	38
4.3	DECISIONS PRISES PAR LE COMITE DE PILOTAGE ET SUIVI.....	39
4.4	APERÇU MORE RESULTS	43
4.5	RAPPORT « BUDGET VERSUS ACTUELS (2016) ».....	44
4.6	RESSOURCES EN TERME DE COMMUNICATION.....	46

Acronymes

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

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	NN 3013817
CODE PROJET	RDC 12 178 11
ZONE D'INTERVENTION	TSHOPO dans les territoires d'Opala, Banalia et Isangi
BUDGET	20.000.000 euro
INSTANCE PARTENAIRE	Ministère provincial en charge de l'Agriculture et Développement Rural
DATE CONVENTION SPECIFIQUE	6 Novembre 2014
FIN DU PROJET	6 Novembre 2019
EXPIRATION CS	5 Novembre 2021
DURÉE (MOIS)	84 mois (projet 60 mois)
GROUPES CIBLES	<p>Les Populations (Agriculteurs et Autres) habitant les Zones d'interventions,</p> <p>Les consommateurs des villes approvisionnées par les zones d'intervention du projet</p> <p>Les transporteurs qui utilisent les routes réhabilitées et entretenues,</p> <p>Les CLER et COORDICLER qui entretiennent les routes,</p> <p>Les PME de prestation de services, travaux et fournitures</p> <p>Les Ministères Partenaires et fonctionnaires (Renforcement des capacités)</p> <p>La Province Maître d'Ouvrage des routes de dessertes agricoles</p>
OBJECTIF GLOBAL	Les Revenus des exploitants familiaux dans les Zones cibles du district de la TSHOPO sont augmentés grâce à une relance durable de la production agricole et contribuent à la réduction de la pauvreté
OBJECTIF SPECIFIQUE	Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau multimodal fonctionnel et durable
RESULTATS	<ol style="list-style-type: none"> 1. La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée 2. Un réseau multimodal de transport est réhabilité 3. Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales 4. Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées.
ANNEE COUVERTE PAR LE RAPPORT	2016

1.2 Exécution budgétaire

TYPE	LIBELLE	Budget €	Dépenses 2014 - 2015 arrêtées au 31.12.2015	Dépenses 2016 arrêtées au 31.12.2016	Dépenses totales arrêtées au 31.12.2016	Solde 31.12.2016	% Exécuté 31.12.2016
OS	Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau multimodal fonctionnel et durable						
R 1	La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée	580 000	8 129	119 010	127 140	452 860	22
R 2	Un réseau multimodal de transport est réhabilité	8 475 440	334 127	1 444 924	1 779 051	6 696 389	21
R 3	Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	4 601 120	1 093 009	647 336	1 740 345	2 860 775	38
R 4	Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées.	350 000	0	0	0	350 000	0
X	Réserve budgétaire	319 283	0	0	0	319 283	0
Z	Moyens Généraux	5 674 157	989 474	1 357 370	2 346 844	3 327 313	41
	TOTAL	20 000 000	2 424 740	3 568 640	5 993 380	14 006 620	30

Les taux d'exécution en termes financiers et de délais correspondent. La tendance d'exécution financière est à la hausse. Le premier semestre a été handicapé par des retards dans l'élaboration des conventions de subside relatives à l'entretien routier ; retards peu imputables au programme.

1.3 Autoévaluation de la performance

1.3.1 Pertinence

	Performance
Pertinence	A

Le PRODET, en tant que composante d'un programme provincial multisectoriel, opérationnalise la nouvelle approche de la coopération belge en RDC. Il s'inscrit dans le processus d'appui à la décentralisation de la RDC à travers un ancrage institutionnel et un travail de proximité avec les autorités provinciales et locales et il promeut enfin l'implication et la concertation des acteurs du secteur des transports.

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 des réseaux routiers sont des besoins prioritaires inscrits dans tous les documents de politique stratégique nationale et provinciale visant la réduction de la pauvreté.

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

1.3.2 Efficacité

	Performance
Efficacité	B

L'année 2016 constitue la première année d'intervention physique suite aux études de base.

Les moyens ont été consacrés à l'entretien des axes hérités de PREPICO3, soit 440km, 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.

En outre, les premières réhabilitations d'axes prévus dans le cadre de PRODET proprement dit ont démarré sur un linéaire de 360km, ce qui portera le réseau réhabilité par la CTB dans la Tshopo à 800km en 2017.

440 km des routes « héritées du PREPICO 3 » seront transférées à la Province de la Tshopo en avril 2017. La budgétisation de cet entretien avait été demandée à la province et au FONER en décembre 2015. Ce transfert a été rappelé dans une correspondance au Ministre provincial et évoqué lors de la SMCL du 14 décembre 2016. On peut raisonnablement penser que les moyens financiers nécessaires à l'entretien de la partie de réseau transférée seront mobilisés.

Les travaux d'ouvrages de franchissement sur l'axe Kisangani - Opala ont été réalisés à l'entreprise avec un léger retard. Ceux sur l'axe Kisangani – Isangi ont été exécutés par l'Office des Routes et ont connu des grands retards.

D'un point de vue programmation du désenclavement régional en relation avec la localisation des bassins de productions où intervient le PRODAT, la mise en œuvre n'est pas encore efficiente. Cette situation va se régulariser en 2017 dès lors que l'essentiel des activités sera programmé en fonction du désenclavement prévu

1.3.3 Efficience

	Performance
Efficience	C

La mobilisation des ressources humaines ainsi que l'appui administratif financier et logistique jugés nécessaires pour l'obtention de résultats en matière d'appui à la maîtrise d'ouvrage, sont partiellement réalisés pour PRODET en 2016.

La CPR est installée et dotée des équipements nécessaires pour son fonctionnement. L'ensemble du personnel à l'exception du Secrétaire Adjoint est mobilisé. A ce stade d'existence de la CPR, cet emploi n'apparaît ni pertinent ni indispensable.

L'Assemblée Générale qui devrait décider ou pour le moins proposer les grandes orientations de la politique de gestion routière tarde à se tenir. Peut-être par incompréhension des avantages induits par cette plateforme de décision ou par crainte de redistribution des rôles.

Les travaux d'entretien courant du réseau routier en « HIMO » sont confiés aux CLER et COORDICLER par le biais de conventions de subsides. La faiblesse organisationnelle des COORDICLER et leur contrôle interne déficient induisent un questionnement sur la pertinence du système et sur les alternatives possibles. Celles-ci sont envisagées et étudiées. Elles feront probablement l'objet d'une expérimentation dans l'organisation du désenclavement dans le territoire d'Isangi. Cependant, on peut considérer que techniquement l'entretien exécuté par les CLER est satisfaisant même si des améliorations sont nécessaires. La relation entre les CLER et les COORDICLER doit d'autre part être étudiée sous l'angle de la gouvernance.

Les travaux exécutés par l'OR/Tshopo sur base d'un ancien accord de financement et d'une convention de subside se caractérisent par des retards

systematiques et le non-respect des calendriers. Ce partenaire est désigné par le DTF ; il est opportun de s'interroger sur sa fiabilité au vu des résultats enregistrés à ce jour avec lui.¹

L'année 2016 constitue la première année d'intervention physique suite aux études de base.

Les moyens ont été consacrés à l'entretien des axes hérités de PREPICO3, soit 440km, 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.

En outre, les premières réhabilitations d'axes prévus dans le cadre de PRODET proprement dit ont démarré sur un linéaire de 360km, ce qui portera le réseau réhabilité par la CTB dans la Tshopo à 800km en 2017.

¹ Les bacs font partie intégrante du réseau routier. Le PRODET contribue à la construction et la rénovation de bacs affectés au réseau de la Tshopo. La gestion de ces bacs a fait l'objet d'un accord-cadre entre l'Office des Routes et la CTB qui doit être renouvelé. La disponibilité des bacs sur le réseau ne pose pas vraiment de problème sauf à Yatolema où l'accessibilité du bac de traversée de la Lobaie est problématique.

440 km des routes « héritées du PREPICO 3 » seront transférées à la Province de la Tshopo en avril 2017. La budgétisation de cet entretien avait été demandée à la province et au FONER en décembre 2015. Ce transfert a été rappelé dans une correspondance au Ministre provincial et évoqué lors de la SMCL du 14 décembre 2016. On peut raisonnablement penser que les moyens financiers nécessaires à l'entretien de la partie de réseau transférée seront mobilisés.

Les travaux d'ouvrages de franchissement sur l'axe Kisangani - Opala ont été réalisés à l'entreprise avec un léger retard. Ceux sur l'axe Kisangani – Isangi ont été exécutés par l'Office des Routes et ont connu des grands retards.

D'un point de vue programmation du désenclavement régional en relation avec la localisation des bassins de productions où intervient le PRODAT, la mise en œuvre n'est pas encore efficiente. Cette situation va se régulariser en 2017 dès lors que l'essentiel des activités sera programmé en fonction du désenclavement prévu

1.3.4 Durabilité potentielle

	Performance
Durabilité potentielle	B

La durabilité du PRODET à ce stade réside :

- dans la qualité appréciable des ouvrages réhabilités et en construction sous contrôle et surveillance du PRODET ;
- 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 par celle-ci,
- dans le renforcement des capacités des structures déconcentrées et décentralisées des IP/DR, la DP/ITPR et la CPR ;
- dans 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 l'exécution professionnelle des travaux qui leur sont confiés ;
- dans l'implication en amont du FONER dans les processus qui facilitent le transfèrement de réseaux réhabilités. Cette implication est, à ce jour, encore virtuelle.

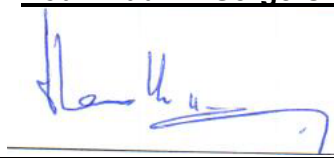
Les caractéristiques d'un réseau routier en terre ou latérite, dans les conditions particulières de la Tshopo, impliquent un entretien permanent et donc son financement. L'abandon, même très court, des travaux d'entretien entraîne des remises en état coûteuses.

Le transport des marchandises par des camions souvent surchargés constitue également un facteur négatif pour la durabilité des réhabilitations routières. Une réglementation appropriée et le respect de celle-ci constituerait une avancée.

1.4 Conclusions

Après deux ans d'existence mais après seulement une première année complète de mise en œuvre post SMCL de démarrage, le PRODET apparait pertinent, assez efficace et durable. Les principales réalisations, en termes d'avancement, pour l'année écoulée se résumeraient ainsi :

- L'adéquation des moyens mis en œuvre pour l'obtention des résultats est perfectible. Cette amélioration passe par un regard critique des partenariats ; chacun – y compris le PRODET – doit réaliser une introspection en vue d'une efficience (re)trouvée voire de casser les codes.
- La passation des nouvelles conventions de subsides reste l'outil privilégié qui cette fois ne devrait plus connaître les retards à l'allumage inhérents à une nouvelle technique forcément peu maîtrisée.
- Le contexte général reste globalement fragile.

Fonctionnaire exécution nationale ²	Fonctionnaire exécution CTB ³
	<u>Pour Vladimir Serge OKEY</u> 
Ministre provincial en charge du développement rural	ATI/Responsable du PRODET

² Nom et signature

³ Nom et signature

2 Monitoring des résultats⁴

2.1 Évolution du contexte

2.1.1 Contexte général

La décentralisation politico-administrative a été poursuivie et s'est traduite par la mise en place d'un gouvernement provincial qui a succédé au système des commissaires spéciaux installés pour assurer l'organisation de la nouvelle province de la Tshopo.

Le Commissaire spécial a été confirmé dans ses fonctions et élu Gouverneur de la Province de la Tshopo. Il a été investi par l'Ordonnance présidentielle du 15 avril 2016.

Un gouvernement provincial a ensuite été constitué le 30 mai 2016 et l'Assemblée Provinciale a validé sa composition.

La situation politique est sous-tendue par la fin du mandat présidentiel. Un dialogue national a été organisé et une proposition de report général des élections a été émise et validée par les participants à ce dialogue national puis confirmée par l'accord du 31 décembre 2016 sous l'égide de la CENCO. L'opposition politique estimait que la fin du mandat présidentiel doit correspondre à la date anniversaire de l'investiture. La Cour Constitutionnelle a estimé que le Président de la République devait rester en fonction jusqu'à la désignation d'un successeur.

Après les tensions et affrontements du quatrième trimestre 2016, les acteurs politiques ont pu convenir en décembre 2016 de modalités de gestion de la période de transition avant les prochaines élections générales.

Une dépréciation monétaire s'accélérait au cours du quatrième trimestre a été constatée. Au 1er décembre 2016, le Franc Congolais s'échange à 1250 pour 01 USD. Début 2016, le taux de change était à 920 francs congolais pour 01 USD. La dépréciation est donc d'environ 36%. Cette situation, dans une économie « dollarisée » pour certains types de transactions ou revenus, est préoccupante en ce qui concerne les revenus des paysans.

2.1.2 Contexte institutionnel

Le PRODET en réfère institutionnellement à des services déconcentrés de l'Etat. La Province de la Tshopo ne dispose pas de services techniques propres et doit s'appuyer, en ce qui concerne l'équipement en général, sur les inspections provinciales du développement rural (IPDR) et des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction. La loi sur la décentralisation consacre la mise à disposition des STD auprès du Gouverneur de la Province. Elle ne précise pas les relations entre le Ministère provincial et les STD ; ce qui dans les faits donne lieu à des interprétations divergentes des acteurs sur le positionnement, le rôle du ministère provincial vis-à-vis des Inspections provinciales des services techniques déconcentrés. Une clarification est nécessaire à ce niveau.

La SMCL du PRODET a lieu concomitamment avec celle du PRODAT et est présidée par le Ministre provincial de l'agriculture. La nomination d'un Ministre

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

provincial a clarifié la situation assez confuse qui a régné pendant la période de transition du démembrement des provinces.

L'ancrage institutionnel du programme reste approprié. Toutefois, la succession de responsables politiques a induit, pour le programme, des ré-explications du programme lui-même et des stratégies.

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 et des services communs, créant des synergies dans les activités et réalisant des économies d'échelle.

Le processus d'exécution sur le terrain est réalisé sur base de conventions de subside et de marchés publics. Des accords d'exécution passés en 2015 ont d'autre part été soldés.

Les conventions de subside ont été passées :

- a- avec des COORDICLER en vue de l'exécution de travaux de réhabilitation et d'entretien routiers (4)'
- b- Avec la Commission Provinciale Routière (appui à la maîtrise d'ouvrage provinciale(1)
- c- Avec la Division Provinciale du Développement Rural (Appui aux différents services en relation avec la structuration des CLER/COORDICLER (1)

Des marchés publics (3) ont été conclus en vue de la réalisation, par entreprise, de travaux de réhabilitation de pistes de désenclavement.

Des accords d'exécutions (2) avaient été passés en 2015 avec l'Office des Routes en vue de la réalisation de ponts et de travaux mécanisés sur certains tronçons routiers nécessitant une intervention lourde. L'accord relatif à la construction et au renforcement de ponts a été clôturé. Celui sur la réalisation de travaux mécanisés n'a pas pu être mené à bien.

La subsidiation d'activités est un outil préparatoire à la pérennisation de l'entretien routier. Le relais, par le maître d'ouvrage, constitue un engagement mais doit se concrétiser.

2.2 Performance de l'outcome



2.2.1 Progrès des indicateurs

Outcome: <i>Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau multimodal fonctionnel et durable</i>					
Indicateurs ⁵	Valeur de la <i>Baseline</i> ⁶	Valeur 2016	Valeur 2017	Cible 2017	Cible 2019
Longueur de voies routières et fluviales praticables en toute saison	0Km	0Km	Opala: 276 Banalia: 0 Isangi : 214	Opala: 276 Banalia:0 Isangi : 214	Opala: 526 Banalia: 180 Isangi:442
Taux de diminution du coût des transports par (par modalité et par moyen de transport)	0%	0%	-	2%	10%
Taux de maîtrise d'ouvrage effective au niveau de la Province	30%	30%	34%	34%	70%
Montant cumulé des investissements de la Province dans le réseau multimodal réhabilité par la CTB	0 USD	0 USD	0 USD	0	3 000 000 USD

2.2.2 Analyse des progrès réalisés

IOV	COMMENTAIRE
Outcome : <i>Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau multimodal fonctionnel et durable</i>	
Longueur de voies routière et fluviales praticables en toute saison	Résultat atteint
Taux de diminution du coût des transports par (par modalité et par moyen de transport)	Données non collectées pour cette année
Taux de maîtrise d'ouvrage effective au niveau de la Province	Résultat atteint
Montant cumulé des investissements de la Province dans le réseau multimodal réhabilité par la CTB	Données non collectées car non prévue en année 1. Attente de la CPR pour les évaluations des investissements

La disponibilité d'un réseau routier permanent influence les conditions d'approvisionnement des marchés de consommation. La fiabilité et la qualité de ce réseau entraînent une diminution du coût du transport pour l'opérateur. Dans quelle mesure répercute-t-il cette diminution de coût sur le prix de l'affrètement ? Cela reste à mesurer et aléatoire car d'autres paramètres interviennent dans la formation du prix du transport : le coût du carburant, le coût des tracasseries, la demande...

⁵ Reprendre les indicateurs, tels qu'ils figurent dans le cadre logique (du DTF ou de la dernière version du cadre logique)

⁶ La valeur de l'indicateur au temps 0. Se réfère à la valeur des indicateurs au début de l'intervention (Baseline).

⁷ Reprendre la formulation de l'outcome, telle qu'elle figure dans le cadre logique (DTF).

2.3 Impact potentiel

La réhabilitation d'axes importants tels que les routes Kisangani –Opala et Kisangani – Isangi contribue au désenclavement de territoires contribuant significativement à la production alimentaire régionale. La densification du réseau routier permettant de raccorder les bassins de production aux axes principaux accroîtra l'impact de l'intervention en termes socio-économiques.

L'alternative fluviale, autre volet de la multimodalité possible, n'est pas encore suffisamment prise en compte actuellement. Son impact potentiel concerne plus précisément le transport des marchandises ; moins la mobilité des personnes.

2.4 Performance de l'output 1



2.4.1 Progrès des indicateurs

Output 1 : Résultat 1 : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée					
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	Valeur année 2015	Valeur année 2016	Cible année 2016	Cible 2019
Nombre des personnes formées en lien avec la maîtrise d'ouvrage	CPR : 2 IPDR : 5 ITPR : 5 CPE : 0	CPR : 2 IPDR : 5 ITPR : 5 CPE : 0	CPR : 2 IPDR : 0 ITPR : 0 CPE : 0	CPR : 2 IPDR : 5 ITPR : 5 CPE : 0	CPR : 4 IPDR : 23 ITPR : 15 CPE : 2
% d'exécution du plan d'appui à la CPR, DP/ITPR et l'IPDR	0%	0%	15%	50%	100

2.4.2 Analyse des progrès réalisés

IOV	COMMENTAIRE
Outcome : Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau multimodal fonctionnel et durable	
Nombre des personnes formées en lien avec la maîtrise d'ouvrage	Attente de la mise en route des conventions de subsides signées fin 2016.
% d'exécution du plan d'appui à la CPR, DP/ITPR et l'IPDR	Données non collectées

2.4.3 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales activités</u> ⁸ Output 1 : Résultat 1 : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1. Appui à l'organisation de la maîtrise d'ouvrage provinciale		B		
2. Appui au fonctionnement de la maîtrise d'ouvrage provinciale			C	
3. Renforcement des capacités humaines			C	
4. Renforcement des capacités matérielles (bâtiment, matériel)		B		

⁸ A : Les activités sont en avance
 B : Les activités sont dans les délais
 C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.
 D : Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

2.4.4 Description des activités réalisées

Les principales activités mises en œuvre pour l'atteinte du R1

2016
Appui au recrutement et support du personnel
Acquisition de matériel SIG
Accompagnement à l'installation officielle de la cellule technique
Aménagement de bureau du Chef de la DPITPR
Travaux de réhabilitation des bureaux et la mise en du secrétaire technique CPR, de la salle SIG et de la salle de réunion la DPITPR
<u>L'accompagnement de proximité des acteurs non étatiques notamment les CLER et COORDICLER en vue de leur professionnalisation</u>
Conclusion 2016 : La mise en place de la CPR est laborieuse. Adapté à la réalité des nouvelles provinces, l'arrêté de création de la CPR Tshopo a été pris en janvier 2016. L'assemblée générale constituante, bien que plusieurs fois annoncée, n'a pas encore eu lieu. Une convention de subside prenant en charge le fonctionnement du secrétariat technique a été signée mais les conditions comptables exigées par la convention n'ont pu être rencontrées qu'en novembre 2016.

2.5 Performance de l'output 2



2.5.1 Progrès des indicateurs

Output 2 : Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité					
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	Valeur année 2015	Valeur année 2016	Cible année 2016	Cible finale
% d'exécution du PGES	Banalia:0% Opala:0% Isangi: 0%	Banalia:0% Opala:0% Isangi: 0%	Banalia:0% Opala :0% Isangi :0%	Banalia:3% Opala:3% Isangi: 3%	Banalia:30% Opala:30% Isangi: 30%
Nombre de personnes formées spécialisées en HIMO	520	520	600	964	1218
Longueur de voies routières/ fluviales désenclavées	0Km	0Km	642	642	1148 km
Longueur de ponts construits/ réhabilités	0 ml	0 ml	319	319	404 ml
Nombre de passages sous route construits/Réhabilités	0	0	42	74	172
Nombre de bacs réhabilités/ construits et fonctionnels	R/C : 4 Fonct. : 6	R/C : 4 Fonct. : 6	R/C : 5 Fonct. : 6	R/C : 6 Fonct. : 6	R/C : 8 Fonct. : 9
Nombre d'embarcadères aménagés et fonctionnels	1	1	0	2	6

2.5.2 Analyse des progrès réalisés

IOV	COMMENTAIRE
Output 2 : Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité	
% d'exécution du PGES	Mise en œuvre des mesures IES des contrats PRODET en attendant le PGES en cours pour le réseau de la première programmation
Nombre de personnes formées spécialisées en HIMO	Première évaluation à l'issue des conventions en cours (1 ^{er} tri 2017)(TDR/Consultant)
Longueur de voies routières/ fluviales désenclavées	642 km
Longueur de ponts construits/ réhabilités	319 ml
Nombre de passages sous route construits/Réhabilités	42
Nombre de bacs réhabilités/ construits et fonctionnels	Retard dans la réhabilitation du bac de Yatolema (Attente contrat au niveau de l'OR)
Nombre d'embarcadères aménagés et fonctionnels	Plan de travail validé OR/CTB. (Attente expression des besoins au niveau de l'OR)

2.5.3 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités ⁹ Output 2 : Résultat 2 : <i>Un réseau multimodal de transport est réhabilité</i>	État d'avancement :				Commentaire
	A	B	C	D	
1. <i>Priorisation des axes à réhabiliter</i>	A				
2. <i>Etude d'impact + Plan de mitigation (EIES + PGES)</i>		B			
3. <i>Formation des structures</i>				D	Lié à la signature en fin d'année de la convention de subside avec l'IPDR, le retard dans le plan de formation sera résorbé
4. <i>Achat d'outillage et d'équipement</i>		B			
5. <i>Réhabilitation des infrastructures routières et fluviales</i>		B			
6. <i>Ingénieurs routiers réhabilitation</i>	A				

2.5.4 Analyse des progrès réalisés

Les principales activités mises en œuvre pour l'atteinte du R2

2016
Priorisation des axes à réhabiliter pour la première programmation d'Opala et Banalia
Priorisation des axes à réhabiliter pour la deuxième programmation d'axes à Isangi
Validation/approbation, CPR, SMCL, Mission Backstopping
EIES des axes à réhabiliter pour la première programmation d'axes à réhabiliter d'Opala et Banalia
Etudes techniques des axes à réhabiliter pour la première programmation d'axes à réhabiliter d'Opala et Banalia
Etudes techniques des axes à réhabiliter pour la deuxième programmation d'axes à réhabiliter d'Isangi
Enquête ménage PRODAT-PRODET
Analyse des acteurs étatiques et non étatiques du PRODAT-PRODET
Travaux préparatoires à la réhabilitation sur Yangambi-Weko-Lokeli-Yambalé à Banalia(Travaux arrêtés)
Travaux préparatoires à la réhabilitation sur Yate-Opala centre -Simbele
Travaux préparatoires à la réhabilitation sur Opala centre-Simbele-Riv Ilipa
Travaux construction de 4 ponts en B.A
Travaux de construction de 41 dalots
Etudes sommaires par l'OR/DP
Etudes détaillées par le département labo et études OR de Kinshasa
9 compacteurs commandés et livrés
Utilisation des compacteurs dans les travaux de réhabilitation et entretien
Système de gestion pérenne des engins
Conclusion 2016 :
Les travaux préparatoires ont permis un désenclavement partiel, qui a facilité une accessibilité en moto pour le démarrage des activités du PRODAT.
<i>L'EIES a démarré en décembre 2016, pour être achevée au 1er trimestre 2017.</i>
65 ML de ponts et 41 dalots construit en béton armé, ont permis de résorber, de façon durable, les points de

⁹ 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.

rupture de trafic sur les 440 Km hérités du Prepico. Il reste à résoudre le point de passage sur la Lobaie à Yatolema.

Les marchés pour les axes de la 1^{ère} programmation soit, 275 Km ont été lancés pour permettre un désenclavement total des bassins de production concernés, d'ici le deuxième semestre 2017, sur base de la nouvelle approche d'aménagement progressif lié au trafic et végétalisation.

L'utilisation de gros compacteurs pour résorber les points chauds est plus qu'impérieuse, mais le déplacement de ces derniers vers les sites des travaux, qui vont se multiplier est un défi.

La réflexion continue pour définir les stratégies et options de gestion pérenne pour les engins.

2.6 Performance de l'output 3



2.6.1 Progrès des indicateurs

Output 3 : Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales					
Indicateurs	Valeur de la Baseline	Valeur année 2015	Valeur année 2016	Cible année 2016	Cible finale
Nombre de COORDICLER professionnalisés	2	2	0	4	6
Longueur de routes / voie fluviale entretenus par les CLER et CLESB	0 Km	0 Km	440	440	1148 Km
Cote moyenne pondérée sur base des fiches d'abattement	0%	0%	-	0%	90%

2.6.2 Analyse des progrès réalisés

IOV	COMMENTAIRE
Output 3 : Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	
Nombre de COORDICLER professionnalisés	Première évaluation à l'issu des conventions en cours (TDR/Consultant)
Longueur de routes / voie fluviale entretenus par les CLER et CLESB	L'entretien des routes héritées du PREPICO sont correctement entretenue en méthode HIMO. Les pistes (ré) ouvertes ne sont pas encore confiées aux CLER en termes d'entretien
Cote moyenne pondérée sur base des fiches d'abattement	Première évaluation après travaux d'entretien prévu dès 2017

2.6.3 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des principales activités ¹⁰ Output 3 : Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	État d'avancement :				Commentaires
	A	B	C	D	
1. Mise en place des structures locales				D	Liée à la signature en fin d'année

¹⁰ 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.

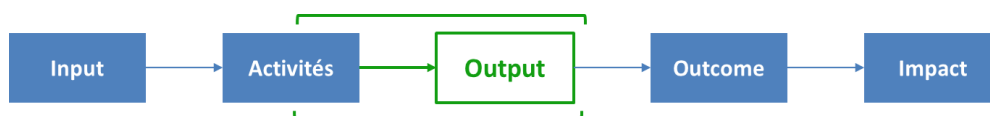
d'entretien					de la convention de subside avec l'IPDR, la mise en place des nouveaux CLER a été déplacée au premier trimestre 2017
2. Accompagnement et formation des structures locales			C		
3. Travaux d'entretien		B			
4. Supervision de l'entretien (10%)		B			
5. Ingénieurs routiers entretien		B			

2.6.4 Analyse des progrès réalisés

Les principales activités mises en œuvre pour l'atteinte du R3

2016
Travaux de renforcement des ponts Bailey sur Kisangani-Yangambi
Traitement et rechargement de banc de sable sur des tronçons de la route Kisangani-Yangambi
Mise en place d'équipements de sécurités et de signalisation sur Kisangani-Yangambi
Première série d'accord de financement de l'entretien par les COORDICLER de Opala et d'Isangi sur les tronçons Lubunga-Yanonge-Yaté et Yelenge-Lilanda-Bomesse-Yaekela
Deuxième série d'accord de financement par les COORDICLER de Opala, Opala2, Isangi et Banalia sur les tronçons: Lubunga-Yanonge-Yaté et Yelenge-Lilanda-Bomesse-Yaekela, Yaté-Opala centre-Simbele,
Excavation, transport et stockage de matériaux latéritiques sélectionnés et mise en œuvre par les CLER dans les traitements de points chaud sur Lubumga-Osio-Yatolema
Protocole d'accord avec l'OR et le SENAMA pour mise à disposition d'engins de terrassement et des opérateurs sur le tronçon de Lubumga-Osio-Yatolema
Excavation, transport et stockage de matériaux latéritiques sélectionnés et mise en œuvre par les CLER dans les traitements de points chaud sur Simi-Simi-Yangambi
Installation et formation de CLER et COORDICLER à Banalia et Opala
Formations des chefs d'équipes des CLER de Opala, Banalia et Isangi
Installation des CVD et CLER sur les nouveaux axes
Nouvelle acquisition et renouvellement de matériels et outils de travail des cantonniers et les fournitures de bureau des CLER et COORDICLER
Conclusion 2016:
<p>440 Km ex Prepico ont été remis en forme, avec un traitement mécanisé des points chauds par apport des matériaux sélectionnés, en vue de leur rétrocession prochaine à la province. Certains bancs de sable, ainsi que la digue d'accès au bac à Yatolema, sur l'axe Opala, n'ont pas pu être traités suite aux difficultés de gestion du protocole d'accord avec l'OR.</p> <p>La prise en charge effective de l'entretien par la province n'est jusque-là pas évidente. Cet héritage de Prepico a suffisamment pesé sur le budget du PRODET.</p> <p>L'accompagnement et le renforcement des capacités des CLER et COORDICLER pour leur professionnalisation est un défi réel, surtout, sur le plan administratif et financier.</p> <p>254 ML des ponts métalliques ont été réhabilités et renforcés par l'OR, sur l'axe vers Isangi. Tenant compte du fait que les éléments des ponts sont des éléments de récupération des anciens ponts, le budget ne permettant pas de lancer des ponts neufs, il faut un strict respect de la charge à l'essieu et une surveillance (auscultation) fréquente de ces ponts.</p> <p>L'entretien courant se fera sur base des contrats de performance pour payer le travail réellement fait, en assurant la viabilité= bonne qualité de la surface de la route directement perceptible par les usagers.</p>

2.7 Performance de l'output 4



2.7.1 Progrès des indicateurs

Output 4 : Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées					
Indicateurs	Valeur de la Baseline	Valeur année 2015	Valeur année 2016	Cible année 2016	Cible finale
Diminution du nombre de barrière de tracasserie	0	0	??	??	50%
Montant des tracasseries par 100 km (en Frod)	Route Banalia:117 708, Isangi: 38 278,- Opala: 64 541,- Fleuve Banalia: 543,- Isangi:30 000,- Opala:16 000,-	Route Banalia:117 708, Isangi: 38 278,- Opala: 64 541,- Fleuve Banalia: 543,- Isangi:30 000,- Opala:16 000,-	-	-	Diminution de 50%
% des camions et des baleinières surchargés	Opala Camions: 67% Baleinières: 82% Banalia: Camions:38% Baleinières: 33% Isangi Camion: 100 % Baleinières: 48%	Opala Camions: 67% Baleinières: 82% Banalia: Camions:38% Baleinières: 33% Isangi Camion: 100 % Baleinières: 48%	-	Opala Camions: 67% Baleinières: 82% Banalia: Camion:38% Baleinières: 33% Isangi Camion: 100% Baleinières: 48%	Opala Camions: 0% Baleinières: 0% Banalia: Camion:0% Baleinières: 0% Isangi Camion: 0% Baleinières: 0%
% de camions respectant les barrières de pluies	Opala : 77% Banalia : N/A Isangi: N/A	Opala : 77% Banalia : N/A Isangi: N/A	-	77%	80%

2.7.2 Analyse des progrès réalisés

IOV	COMMENTAIRE
Output 4 : Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées	
Diminution du nombre de barrières de tracasseries	Première évaluation après travaux en 2017
Montant des tracasseries par 100 km	Identification en cours
% des camions et des baleinières surchargés	Données non collectées. Balances indisponibles Enquêtes et mesures ad hoc prévues sur base d'une réglementation provinciale à élaborer via CPR
% de camions respectant les barrières de pluies	Données non collectées. Réglementation provinciale à élaborer et valider

2.7.3 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités ¹¹ Output 4 : Résultat 4 : <i>Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées</i>	État d'avancement :				Commentaires
	A	B	C	D	
1. <i>Appui à la lutte anti-tracasserie</i>				D	Une nomenclature des tracasseries constatées sera établie ainsi que les mesures correctives proposées
2. <i>Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier</i>			C		
3. <i>Mise en place d'installations de réglementation du trafic</i>		B			

2.7.4 Analyse des progrès réalisés

Les principales activités mises en œuvre pour l'atteinte du R4

2016
Commandes de kits de contrôle des poids à l'essieu
Inventaires des besoins en matière de réglementation notamment via la CPR
Vulgarisation de texte réglementaire de gestion des barrières de pluies
Marché de fourniture de barrières de pluie exécuté. Placement différé
Conclusion 2016 : Les pratiques routières constatées doivent être réglementées afin de garantir un usage adéquat de la voie routière. La paralysie de la CPR retarde la prise des règlements adéquats voire le plaidoyer pour une réglementation appliquée. Il y a probablement une lecture différente de l'amélioration d'une route et de son entretien par les transporteurs, les riverains, les autorités et les producteurs agricoles. Les paramètres d'un consensus sont nombreux. La lutte anti-tracasserie semble compliquée dès lors que même les autorités, par les initiatives qu'elles prennent contre ce phénomène, ne parviennent que peu à le faire reculer ; les prédateurs illégaux semblent impunissables.

¹¹ 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.

2.8 Thèmes transversaux

2.8.1 Genre

En vue de réduire les inégalités et les déséquilibres créés par les rapports sociaux au sein des communautés, des actions concrètes doivent être menées sur terrain.

En raison de leur caractère complémentaire, PRODAT et PRODET sont appelés à fonctionner en synergie. Les deux programmes ont organisé des enquêtes pour la récolte de données de base en y déclinant l'aspect genre. Toutes les activités organisées par le programme et ses partenaires prennent en compte les éléments nécessaires pour les évaluer également sous l'aspect genre.

L'élaboration d'une stratégie et des actions dédiées sont prévues au cours du premier semestre 2017.

2.8.2 Environnement

En raison des conséquences environnementales probables et de sa localisation en bordure de la réserve de biosphère de Yangambi, la route Yangambi – Weko – Lokeli - Yambale ne fait plus l'objet d'interventions financées par le PRODET. Dès lors qu'il s'avère qu'un aménagement de route entraîne une déforestation autour de son axe, le PRODET a jugé inconséquent de vouloir à tout prix réhabiliter cet axe et décidé de ne plus y intervenir vu aussi le caractère de voisinage d'une réserve naturelle connue.

Une étude d'impact environnemental et social a été lancée pour les aménagements routiers prévus dans les territoires d'Opala et Banalia. Ses résultats et recommandations seront disponibles au cours du premier trimestre 2017. L'étude a été réalisée par un bureau d'étude suite à un appel d'offres.

2.9 Gestion des risques

La matrice de gestion des risques actualisée à 2016 est la suivante :

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	Probabilité	Impact Potentiel	Total	Action(s)	Resp.	Deadline	Progrès	Statut
Contexte institutionnel des services décentralisés	2015	Medium	Medium	Medium Risk	Le Gouvernement national et provincial renforce les STD	Gouv, Province, RR	déc-17	Nouvelles provinces installées.	En cours
Faible niveau de coordination entre acteurs du secteur routier de la province (interinstitutionnels et intersectoriels); Retard dans la mise en place de la CPR	2014	Medium	Medium	Medium Risk	Activités spécifiques explicitement prévues en particulier au niveau de la CPR Missions de facilitation, dialogue et recherche de synergies confiées à la Provinciale/ CPR	Province PRODET	déc-16	Installation et démarrage des activités de la CPR	En cours
Risque de double financement des projets routiers	2016	Medium	Medium	Medium Risk	Transparence du système SIG, renforcement du Maître d'Ouvrage, communication fréquente avec le FONER et la Province, Participation a	Province PRODET	Permanent	Mise en place du gouvernement provincial en cours	En cours

					l'élaboration du PAP				
Dégradation de la sécurité	2014	Medium	Medium	Medium Risk	Suivi et partage des informations de la pyramide de sécurité	RR-CTB	Permanent	Pyramide de sécurité en place	En cours
					Partage des informations sécuritaires avec la Province, les structures de sécurité	Coordination CTB/Tshopo		Information	
Au niveau des résultats									
RESULTAT 1 : GOUVERNANCE									
Insuffisance de RH de qualité auprès du Maître d'Ouvrage	2014	Low	Low	Low Risk	Diagnostic des STD, renforcement des capacités, Primes de motivation,	PRODET	déc-16	Diagnostic des STD; Conventions de subsidence en cours	Terminé
					Implication active de la société civile				
Incapacité du budget provincial à assumer la prise en charge des agents mis à disposition (DPO) en 2017	2016	High	High	High	Plaidoyer auprès des autorités provinciales	GOUV – Assemblée provinciale	Juin 2017		En cours
RESULTAT 2 : REHABILITATION									
Faiblesse de capacité d'absorption des MP par les PME, BE locaux	2014	Low	Low	Low Risk	Formations et accompagnement	MP/CTB	déc-16	Encouragement des PME et BE locaux à participer aux consultations	En cours

Faiblesse dans la mise en œuvre des PGES du fait de la non application des réglementations	2016	Medium	Medium	Medium Risk	Implication de la police et autres corps étatiques réglementaires	PRODET	déc-16		En cours
					Implication de la police et autres corps étatique réglementaires				
RESULTAT 3 : ENTRETIEN									
Mauvaise gouvernance dans les structures d'entretien	2014	Low	Low	Low Risk	Suivi des structures (animateurs)	PRODET	Permanent		En cours
					Audits				
					Contrats de performance				
					Cession de contrat et marché public				
Faible durabilité des travaux d'entretien, Prise en charge de l'entretien des pistes non assurée après le projet (Mise en place fonds Foner)	2016	Medium	High	High Risk	Accompagnement de la Province/CPR à mobiliser les fonds FONER	PRODET, Province/CPR,	Permanent	Processus de transfèrement de 440km à la Province	En cours
					Lobbying près du FONER et de la DVDA pour la prise en charge des CLER certifiés				
					Appuyer la CPR et la DVDA, dans la programmation, la planification				
					Formation/accompagnement des Coordicler et PME pour leur éligibilité au FONER			Vulgarisation de la nouvelle approche	
								Evaluation des accompagnements antérieurs	

RESULTAT 4 : BONNES PRATIQUES									
Faible application par la police routière des mesures réglementaires	2016	Medium	Medium	Medium Risk	Veille et attirer l'attention de l'administration	PRODET, Province/CPR,	Permanent		En cours
Les tracasseries persistent et démotivent les différents acteurs économiques	2014	Medium	Medium	Medium Risk	Actions spécifiques prévues (résultat 4)	PRODET, Province/CPR,	Permanent		En cours
					Utilisation des radios communautaires				
					Communication sur les tracasseries				
Le non-respect des barrières de pluie et de la charge à l'essieu	2014	Medium	Medium	Medium Risk	Sensibiliser les usagers de la route.	PRODET, Province/CPR,	Permanent		En cours
					Solliciter l'implication de l'état (Police) pour faire respecter la loi				
					Acquisition de matériel de contrôle des charges et formation des utilisateurs		déc-16		
Au niveau des risques fiduciaires									
Variation des taux de change	2015	Medium	Medium	Medium Risk				Forte dégradation du taux de change CDF/USD fin 2016	En cours

Retard dans l'attribution des marchés publics	2015	Low	Low	Low Risk	Communication constante avec la cellule MP	PRODET	Permanent		En cours
					DAO de qualité				
					Formation sur les conventions de subsides			Non réalisé en 2016	

3 Pilotage et apprentissage

3.1 Réorientations stratégiques

Aucune réorientation stratégique fondamentale n'est envisagée à ce stade de l'exécution du programme.

3.2 Enseignements tirés

Enseignements tirés	Public cible
<p>Mission d'appui technique/Backstopping. : Il est important de faire intervenir la mission d'appui technique dès le premier semestre de l'intervention pour appuyer le projet dans ses décisions, orientations ce qui recadrerait les options et ferait bénéficier des expériences pratiques similaires. La première mission de backstopping a eu lieu au cours du premier trimestre 2016 ; une deuxième est prévue au cours du premier trimestre 2017</p>	<p>PROJET, RR, SIEGE</p>
<p>Il faut une souplesse dans les outils d'appui aux partenaires (ConvSub) tout en restant dans la qualité, les délais d'exécution et les coûts. Mais surtout un accompagnement pour le respect des procédures CTB. La capacité réelle de gestion des COORDICLER est problématique. L'accompagnement est trop souvent substitutif. Il est permis de s'interroger sur l'opportunité de faire appel à des COORDICLER si l'on se réfère à une valeur ajoutée pour le milieu rural au-delà des intérêts personnels. Des ateliers participatifs visant la priorisation des axes à réhabiliter dans ce territoire, il ressort que des structures endogènes se sont constituées sans appui extérieur pour assurer l'entretien et le transit permanent sur certains axes routiers. En collaboration avec les services du ministère provincial du développement rural – en charge de la structuration – il a été prévu d'étudier ce phénomène et son caractère alternatif.</p>	<p>Expert gouvernance. EST (Infrastructures & Gouvernance)</p>
<p>Le partenariat avec l'Office des Routes est compliqué. Désigné comme interlocuteur dans le DTF, il semble enclin à peu respecter les engagements que comporte un accord d'exécution. Cela se traduit par des retards difficilement gérables, des travaux non exécutés.</p> <p>S'il est un acteur incontournable sur le réseau routier, ce caractère n'en fait pas nécessairement un partenaire obligé dans tous les domaines et les alternatives pour l'exécution de travaux améliorants ou d'infrastructures sont non seulement étudiées mais mises en pratique par le biais de marchés de travaux. Les relations avec l'Office des Routes connaîtront sans doute des tensions mais il est important de donner un signal fort visant à faire comprendre que les alternatives existent à un faux monopole.</p>	

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>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.			

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

3. EFFICACITÉ JUSQU'À CE JOUR : le degré dans lequel l'outcome (objectif spécifique) est atteint, tel que prévu à la fin de l'année N				
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins un 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A; Deux fois un 'B' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D</i>				
Évaluation de l'EFFICACITÉ : note totale	A	B	C	D
		X		
3.1 Tel qu'il est mis en œuvre actuellement, quelle est la probabilité que l'outcome soit réalisé ?				
	A	La réalisation totale de l'outcome est vraisemblable en termes de qualité et de couverture. Les résultats négatifs (s'il y en a) ont été atténués.		
X	B	L'outcome sera atteint avec quelques minimales restrictions ; les effets négatifs (s'il y en a) n'ont pas causé beaucoup de tort.		
	C	L'outcome ne sera atteint que partiellement, entre autres en raison d'effets négatifs auxquels le management n'est pas parvenu à s'adapter entièrement. Des mesures correctives doivent être prises pour améliorer la probabilité de la réalisation de l'outcome.		
	D	L'intervention n'atteindra pas son outcome, à moins que d'importantes mesures fondamentales soient prises.		
3.2 Les activités et les outputs sont-ils adaptés (le cas échéant) dans l'optique de réaliser l'outcome ?				
	A	L'intervention réussit à adapter ses stratégies/activités et outputs en fonction de l'évolution des circonstances externes dans l'optique de réaliser l'outcome. Les risques et hypothèses sont gérés de manière proactive.		
X	B	L'intervention réussit relativement bien à adapter ses stratégies en fonction de l'évolution des circonstances externes dans l'optique de réaliser l'outcome. La gestion des risques est relativement passive.		
	C	L'intervention n'est pas totalement parvenue à adapter ses stratégies en fonction de l'évolution des circonstances externes de façon appropriée ou dans les temps. La gestion des risques a été plutôt statique. Une modification importante des stratégies s'avère nécessaire pour garantir à l'intervention la réalisation de son outcome.		
	D	L'intervention n'est pas parvenue à réagir à l'évolution des circonstances externes ; la gestion des risques a été insuffisante. Des changements considérables sont nécessaires pour réaliser l'outcome.		

4. DURABILITÉ POTENTIELLE : le degré de probabilité de préserver et reproduire les bénéfices d'une intervention sur le long terme (au-delà de la période de mise en œuvre de l'intervention).					
<i>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		
4.1 Durabilité financière/économique ?					
	A	La durabilité financière/économique est potentiellement très bonne : les frais liés aux services et à la maintenance sont couverts ou raisonnables ; les facteurs externes n'auront aucune incidence sur celle-ci.			
X	B	La durabilité financière/économique sera vraisemblablement bonne, mais des problèmes peuvent survenir en raison notamment de l'évolution de facteurs économiques externes.			
	C	Les problèmes doivent être traités en ce qui concerne la durabilité financière soit en termes de frais institutionnels ou liés aux groupes cibles, ou encore d'évolution du contexte économique.			
	D	La durabilité financière/économique est très discutable, à moins que n'interviennent des changements majeurs.			
4.2 Quel est le degré d'appropriation de l'intervention par les groupes cibles et persistera-t-il au terme de l'assistance externe ?					
	A	Le Comité de pilotage et d'autres structures locales pertinentes sont fortement impliqués à tous les stades de la mise en œuvre et s'engagent à continuer à produire et utiliser des résultats.			
X	B	La mise en œuvre se base en grande partie sur le Comité de pilotage et d'autres structures locales pertinentes impliqués eux aussi, dans une certaine mesure, dans le processus décisionnel. La probabilité d'atteindre la durabilité est bonne, mais une certaine marge d'amélioration est possible.			
	C	L'intervention recourt principalement à des arrangements ponctuels et au Comité de pilotage et d'autres structures locales pertinentes en vue de garantir la durabilité. La continuité des résultats n'est pas garantie. Des mesures correctives sont requises.			
	D	L'intervention dépend totalement des structures ponctuelles n'offrant aucune perspective de durabilité. Des changements fondamentaux sont requis pour garantir la durabilité.			
4.3 Quels sont le niveau d'appui politique fourni et le degré d'interaction entre l'intervention et le niveau politique ?					
	A	L'intervention bénéficie de l'appui intégral de la politique et des institutions, et cet appui se poursuivra.			
X	B	L'intervention a bénéficié, en général, de l'appui de la politique et des institutions chargées de la mettre en œuvre, ou à tout le moins n'a pas été gêné par ceux-ci, et cet appui se poursuivra vraisemblablement.			
	C	La durabilité de l'intervention est limitée par l'absence d'appui politique. Des mesures correctives sont requises.			
	D	Les politiques ont été et seront vraisemblablement en contradiction avec l'intervention. Des changements fondamentaux s'avèrent nécessaires pour garantir la durabilité de l'intervention.			

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

4.2 Synthèse de l'analyse des Critères de qualité

Critères	Note
Pertinence	A
Efficacité	B
Durabilité	B
Efficienc	C

4.3 Décisions prises par le Comité de pilotage et suivi

Recommandations de la Structure Mixte de Concertation Locale. SMCL02 - PRODET du 28 juin 2016			Action			Suivi	
N°	Décision	Source*	Deadline	Resp.	Action(s)	Avancement	Statut
1	R1 : Le rapport des études de base et la planification annuelle ont été approuvés par la SMCL	PV de la SMCL02	juil-16	R/Prodet			Réalisée
	PA1 : La Province et le FONER se concerter dans les brefs délais pour clarifier l'engagement de la contribution de la Province au programme à hauteur de 3 millions USD	PV de la SMCL02	déc-16	Province	Concertation Province, FONER, CPR	Le nouveau Ministre des infrastructures est saisi du dossier, et a entrepris des échanges avec la CPR, FONER et la CTB	En cours
	PA2 : La Province de prendre les dispositions pour contribuer à l'assainissement de la gestion des bacs, notamment le bac de Kisangani	PV de la SMCL02	déc-16	Province	La province se propose de prendre un arrêté provincial pour la gestion du bac de Kisangani	Un arrêté provincial a été pris mettant en place un comité de suivi, Les discussions sur l'accord cadre CTB-OR se poursuit au niveau central	En cours
	PA3 : La Province d'assurer le bon fonctionnement de la CPR	PV de la SMCL02	déc-16	Province	La Province se propose de régulariser les documents de la CPR et de réunir l'AG	Le nouveau Ministre des infrastructures échange avec la CPR et le Province sur la CPR	Réalisé

Recommandations de la Structure Mixte de Concertation Locale. SMCL01 - PRODET du 19 février 2016			Action			Suivi	
N°	Décision	Source*	Deadline	Resp.	Action(s)	Avancement	Statut
1	R1 : L'organisation dans un bref délai de la réunion mensuelle élargie aux services techniques décentralisés en vue de faire lever les réserves sur les documents approuvés par la SMCL	PV de la SMCL01	juil-16	R/Prodet	Programmer la réunion technique dans la période de mai- juin 2016	Attente de la mise en place des structures décentralisées de la province	Réalisé
2	R2 : L'organisation d'une SMCL extraordinaire en juin 2016 pour statuer sur le rapport Baseline, la matrice de suivi évaluation et la matrice de gestion des risques	PV de la SMCL01	juil-16	Coordination/ Tshopo	Programmée pour 30 juin au plus tard	Attente de la mise en place des structures décentralisées de la province	Réalisé
3	R3 : La cession des matériels roulants de PREPICO3 qui ne sont plus utilisés par PRODET	PV de la SMCL01	mai-16	R/Prodet	Entretien des matériels et cession définitive au fur et à mesure, Achèvement prévu pour mai 2016	Remise des matériels à l'exception du pickup mono cabine affecté pour la logistique et les chantiers de construction	Réalisé
Recommandations de la Structure Mixte de Concertation Locale. SMCL00 - PRODET du 20 mai 2015			Action			Suivi	
N°	Décision	Source	Deadline	Resp.	Action(s)	Avancement	Statut
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	R/Prodet	Programmer la réunion technique dans la période du 20 au 28 août 2015	La réunion technique s'est tenue le jeudi 15 octobre 2015	Réalisé
					Rendre disponible le document de travail le 20 août 2015	Les documents de travail ont été mis à la disposition des participants à temps	

2	<p>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 ;</p> <p>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</p>	PV de la SMCL00		Coordination/Tshopo	En cours de formulation	En cours de formulation	En cours
3	<p>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</p>	PV de la SMCL00	août-15	PRODET	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 Lotata au Pk22 est à réviser.	Deux avenants aux travaux ont été élaborés pour tenir compte de l'effondrement d'un passage busé et prolongé le délai d'exécution, Les travaux ont été suspendus pour raison de montée exceptionnelle des eaux du fleuve	Réalisé

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/ MINAGRI DER	Poursuivre les actions au niveau national	Prendre exemple sur prise en charge de routes réhabilitées par la CTB dans le Bas Congo	En cours
			déc-16	PRODET	Poursuivre l'accompagnement et l'équipement des Cler 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,	

4.4 Aperçu More Results

Résultats ou indicateurs du cadre logique modifiés au cours des 12 derniers mois ?	Aucun.Rapport baseline
Rapport <i>Baseline</i> enregistré dans PIT ?	Oui le rapport Baseline PRODET est enregistré dans PIT
Planning de la MTR (enregistrement du rapport)	10/2017 (estimation)
Planning de l'ETR (enregistrement du rapport)	2020
Missions de backstopping depuis le 01/01/2016	Mars 2016
Missions backstopping prévues	Février-mars 2017

4.5 Rapport « Budget versus Actuels (2016) »

Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1217811									
Project Title : Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo - Province Orientale									
Budget Version: C01 Year to month : 31/12/2016									
Currency : EUR									
YtM : Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing									
	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2015	Expenses 2016	Total	Balance	% Exec	
A COMPOSANTES TECHNIQUES			14.006.560,00	1.435.265,70	2.211.269,95	3.646.535,65	10.360.024,35	26%	
01 La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée			580.000,00	8.129,26	119.010,30	127.139,56	452.860,44	22%	
01 Appui à l'organisation de la maîtrise d'ouvrage provinciale			100.000,00	4.048,58	7.196,60	11.245,18	88.754,82	11%	
02 Appui au fonctionnement de la maîtrise d'ouvrage			180.000,00	3.905,79	4.765,50	8.671,29	171.328,71	5%	
03 Renforcement des capacités humaines			100.000,00	26,87	1.019,49	1.046,36	98.953,64	1%	
04 Renforcement des capacités matérielles (bâtiment,			200.000,00	148,02	106.028,71	106.176,73	93.823,27	53%	
02 Un réseau multimodal de transport est réhabilité			8.475.440,00	334.126,98	1.444.923,84	1.779.050,82	6.696.389,18	21%	
01 Priorisation des axes à réhabiliter			20.000,00	0,00	233,14	233,14	19.766,86	1%	
02 Etude d'impact + Plan de mitigation (EIES + PGES)			400.000,00	0,00	14.998,26	14.998,26	385.001,74	4%	
03 Formation des structures			50.000,00	555,75	201,17	756,92	49.243,08	2%	
04 Achat d'outillage et d'équipement			100.000,00	7.490,52	0,00	7.490,52	92.509,48	7%	
05 Réhabilitation des infrastructures routières et fluviales			7.700.000,00	289.494,98	1.393.664,44	1.683.159,40	6.016.840,60	22%	
06 Ingénieurs routiers réhabilitation			205.440,00	36.585,75	35.826,83	72.412,58	133.027,42	35%	
03 Un réseau multimodal de transport est entretenu à			4.601.120,00	1.093.009,46	647.335,81	1.740.345,27	2.860.774,73	38%	
01 Mise en place des structures locales d'entretien			100.000,00	1.159,86	539,08	1.698,94	98.301,06	2%	
02 Accompagnement et formation des structures locales			200.000,00	184.968,78	0,00	184.968,78	15.031,22	92%	
03 Travaux d'entretien			3.700.000,00	833.206,79	558.378,89	1.391.585,68	2.308.414,32	38%	
04 Supervision de l'entretien (10%)			370.000,00	0,00	3.412,80	3.412,80	366.587,20	1%	
05 Ingénieurs routiers entretien			231.120,00	73.674,03	85.005,04	158.679,07	72.440,93	69%	
04 Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont			350.000,00	0,00	0,00	0,00	350.000,00	0%	
01 Appui à la lutte anti-tracasserie			100.000,00	0,00	0,00	0,00	100.000,00	0%	
02 Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier			100.000,00	0,00	0,00	0,00	100.000,00	0%	
			REGIE	20.000.000,00	2.424.739,50	3.568.640,02	5.993.379,52	14.006.620,48	30%
			COGEST						
			TOTAL	20.000.000,00	2.424.739,50	3.568.640,02	5.993.379,52	14.006.620,48	30%



Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1217811

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

Budget Version: **C01** Year to month : 31/12/2016

Currency : **EUR**

YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2015	Expenses 2016	Total	Balance	% Exec
03 Mise en place d'installations de réglementation du trafic		REGIE	150.000,00	0,00	0,00	0,00	150.000,00	0%
X Réserve budgétaire			319.283,00	0,00	0,00	0,00	319.283,00	0%
01 Réserve budgétaire			319.283,00	0,00	0,00	0,00	319.283,00	0%
01 Réserve budgétaire		REGIE	319.283,00	0,00	0,00	0,00	319.283,00	0%
Z MOYENS GENERAUX			5.674.157,00	989.473,80	1.357.370,07	2.346.843,87	3.327.313,13	41%
01 Ressources humaines			4.080.340,00	572.967,93	860.027,93	1.432.995,86	2.647.344,14	35%
01 Personnel International (ATI)		REGIE	2.250.000,00	419.910,68	384.731,24	804.641,92	1.445.358,08	36%
02 Equipe technique Nationale		REGIE	972.840,00	67.752,51	251.567,70	319.320,21	653.519,79	33%
03 Equipe nationale administrative et logistique (coordination)		REGIE	479.500,00	83.425,96	175.371,80	258.797,76	220.702,24	54%
04 Equipe nationale administrative et logistique antennes		REGIE	378.000,00	1.878,78	48.357,19	50.235,97	327.764,03	13%
02 Investissements			602.150,00	285.767,23	263.293,85	549.061,08	53.088,92	91%
01 Véhicules		REGIE	226.900,00	117.565,17	74.209,93	191.775,10	35.124,90	85%
02 Motos et vélos		REGIE	40.250,00	27.407,34	0,00	27.407,34	12.842,66	68%
03 Equipement et matériel		REGIE	101.667,00	97.460,03	20.798,66	118.258,69	-16.591,69	116%
04 Aménagement, Réhabilitation et/ou loyers		REGIE	233.333,00	43.334,69	168.285,26	211.619,95	21.713,05	91%
03 Fonctionnement			711.667,00	125.206,66	176.739,56	301.946,22	409.720,78	42%
01 Frais de fonctionnement des véhicules + motos		REGIE	320.000,00	31.977,67	44.709,12	76.686,79	243.313,21	24%
02 Frais de fonctionnement coordination		REGIE	75.000,00	46.120,73	72.503,88	118.624,61	-43.624,61	158%
03 Frais de fonctionnement antennes		REGIE	160.000,00	6.034,77	36.911,59	42.946,36	117.053,64	27%
04 Organisation des SMCL		REGIE	16.667,00	4.651,88	3.473,64	8.125,52	8.541,48	49%
05 Frais de mission		REGIE	120.000,00	21.567,39	12.394,25	33.961,64	86.038,36	28%
06 Frais de formation (M&E, Théorie du changement, etc)		REGIE	10.000,00	9.853,05	4.817,60	14.670,65	-4.670,65	147%
		REGIE	20.000.000,00	2.424.739,50	3.568.640,02	5.993.379,52	14.006.620,48	30%
		COGEST						
		TOTAL	20.000.000,00	2.424.739,50	3.568.640,02	5.993.379,52	14.006.620,48	30%



Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1217811 Printed on dinsdag 10 januari 2017

page: 2

4.6 Ressources en terme de communication

La communication formelle est limitée à l'édition d'un dépliant au format recommandé par le siège.

Lors de visites de terrain, une communication sur les objectifs du programme, sa méthodologie et ses moyens a pu être diffusée via les media nationaux.

Une stratégie de communication spécifique aux activités du PRODET et à la gouvernance routière est en cours d'élaboration. Elle comportera notamment un appui aux radios communautaires en leur qualité de vecteur d'information.