

RAPPORT DES RESULTATS 2017

PROGRAMME DE DESENCLAVEMENT AU KASAI-ORIENTAL

RDC 12 173 11



Bac sur la rivière Kalelu (frontière Kasai oriental & Lomami), RDC - 2017



Belgique

partenaire du développement

ACRONYMES.....	4
1. APERCU DE L'INTERVENTION.....	6
1.1. FICHE D'INTERVENTION.....	6
1.2. EXECUTION BUDGETAIRE.....	7
1.3. AUTOEVALUATION DE LA PERFORMANCE.....	8
<i>Pertinence</i>	8
<i>Efficacité</i>	9
<i>Efficiéce</i>	9
<i>Durabilité potentielle</i>	10
1.4. CONCLUSIONS.....	11
2. MONITORING DES RESULTATS.....	13
2.1. ÉVOLUTION DU CONTEXTE.....	16
2.1.1. <i>Contexte général</i>	16
2.1.2. <i>Contexte institutionnel</i>	17
2.1.3. <i>Contexte de gestion : modalités d'exécution</i>	17
2.1.4. <i>Contexte HARMO</i>	19
2.2. PERFORMANCE DE L'OUTCOME.....	20
2.2.1. <i>Progrès des indicateurs</i>	20
2.2.2. <i>Analyse des progrès réalisés</i>	20
2.2.3. <i>Impact potentiel</i>	21
2.3. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1.....	23
2.3.1. <i>Progrès des indicateurs</i>	23
2.3.2. <i>État d'avancement des principales activités</i>	23
2.3.3. <i>Analyse des progrès réalisés</i>	23
2.4. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2.....	25
2.4.1. <i>Progrès des indicateurs</i>	25
2.4.2. <i>État d'avancement des principales activités</i>	25
2.4.3. <i>Analyse des progrès réalisés</i>	25
2.5. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 3.....	29
2.5.1. <i>Progrès des indicateurs</i>	29
2.5.2. <i>Analyse des progrès réalisés</i>	29
2.6. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 4.....	32
2.6.1. <i>Progrès des indicateurs</i>	32
2.6.2. <i>État d'avancement des principales activités</i>	32
2.6.3. <i>Analyse des progrès réalisés</i>	32
2.7. THEMES TRANVERSAUX.....	35
2.7.1. <i>Genre</i>	35
2.7.2. <i>Environnement et gestion des ressources naturelles</i>	36
2.7.3. <i>VIH / SIDA</i>	37
2.8. GESTION DES RISQUES.....	38
3. PILOTAGE ET APPRENTISSAGE.....	40
3.1. CAPITALISATION DES EXPERIENCES.....	40

3.1.1.	<i>Utilisation de la géo membrane pour le traitement de bourbier : Diambakabwela, une expérience réussie</i>	40
a)	<i>Sur le plan technique</i>	40
b)	<i>Concernant le partenariat</i>	41
3.1.2.	<i>Implication de la société civile ; un fondement pour la durabilité</i>	41
a)	<i>Financement de l'entretien avec les recettes du bac de Kalelu</i>	41
b)	<i>Réduction des tracasseries</i>	42
3.1.3.	<i>Engagement de chefs coutumier ; une assurance pour l'appropriation</i>	42
3.2.	ANALYSE DES ENGAGEMENTS STRATEGIQUES ET PISTES DE SOLUTIONS	43
3.3.	LES PRINCIPALES DIFFICULTES	43
3.4.	ENSEIGNEMENTS TIRES	44
4.	ANNEXES	45
4.1.	CRITERES DE QUALITE	45
4.2.	DECISIONS PRISES PAR LE COMITE DE PILOTAGE ET SUIVI	49
4.3.	CADRE LOGIQUE MIS A JOUR ET REVISION DES INDICATEURS.....	50
4.4.	APERÇU DES MORE RESULTS	52
4.5.	RAPPORT « BUDGET VERSUS ACTUELS (Y – M) »	53
4.6.	RESSOURCES EN TERMES DE COMMUNICATION	54
4.6.1.	<i>Les clubs d'écoute, une stratégie efficace pour améliorer l'appropriation</i>	54
4.6.2.	<i>Sensibilisation des élèves ; nouveau départ pour un engagement citoyen</i>	55

Acronymes

1.

AE	Accord d'Exécution
AT	Administrateurs de Territoires
ATI (N)	Assistant Technique International (National)
APS	Avant-Projet Sommaire
BMC	Brigade Mobile de Contrôle
CLER	Comité Local d'Entretien Routier
COORDICLER	Coordination des CLER
CPR	Comité Provincial Routier
CSC	Cahier Spécial des Charges
CT	Cellule Technique
CPR	Commission Provinciale Routière
CTB	Coopération Technique Belge
CVD	Comités Villageois de Développement
DPEDD	Division Provinciale de l'Environnement et du Développement Durable
DTF	Dossier Technique et Financier du projet/programme
DVDA	Direction des Voies de Desserte Agricole
ETD	Entités Territoriales Décentralisées
FED	Fonds Européen de Développement
FONER	Fonds National d'Entretien Routier
FEC	Fédération des Entreprises du Congo
GC	Gouvernement Congolais
GP	Gouvernement Provincial
HIE	Haute Intensité d'Equipement
HIMO	Haute Intensité de Main d'Œuvre
IPDR	Inspection Provinciale du Développement Rural
ITDR	Inspection Territoriale du Développement Rural
LNTP	Laboratoire national des travaux publics

MAPE	Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Élevage
MINAGRIDER	Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural (inclus MINAGRI et MINIDER)
MP	Marché Public
MOP	Maîtrise d'ouvrage Provinciale
MPME	Micro Petites et Moyennes Entreprises
ONG	Organisation Non Gouvernementale
OG	Objectif Global
OS	Objectif Spécifique
OE	Opérateurs Economiques
PIP	Programme d'Intervention Prioritaire
PME	Petite et Moyenne Entreprise
PNLS	Programme National de Lutte contre le SIDA
PNMLS	Programme National Multisectoriel de Lutte contre le SIDA
PREPICO3	Programme de réhabilitation et d'entretien des pistes au Congo
PRODAKOR	Programme de Développement Agricole du Kasai Oriental
PRODEKOR	Programme de Désenclavement du Kasai Oriental
PTF	Partenaires Techniques et Financiers
RC	Renforcement des Capacités
RDC	République Démocratique du Congo
RIG	Routes d'Intérêt Général
SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
SNIR	Service National d'Information Rurale
TdR	Termes de Référence
TRANSCOM	Service Provincial de Transport et des voies de communication
UCAG	Unité Conjointe d'Appui à la Gestion

1. APERCU DE L'INTERVENTION

1.1. FICHE D'INTERVENTION

Intitulé de l'intervention	Programme de Désenclavement au Kassaï Oriental
Code de l'intervention	RDC 12 173 11
Localisation	Provinces du Kassaï Oriental, Lomami et Sankuru
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 (Prolongation jusqu'en Octobre 2019)
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 Kassaï-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 Kassaï-Oriental, particulièrement les paysans des Districts de Tshilenge et de Kabinda, la Commission Provinciale Routière, les Services techniques du Gouvernement Provincial et les partenaires de la société civile.
Outputs	R1. La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée
	R2. Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité
	R3. Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales
	R4. Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées
Année couverte par le rapport	2017

1.2. EXECUTION BUDGETAIRE

Durant l'année 2017, le Programme a dépensé 3 769 787 euros et a atteint 101 % de taux de réalisation par rapport à la planification faite en début d'année, suivant le tableau ci-dessous :

Activités PRODEKOR	Rapport d'exécution budgétaire		% de réalisation
	Planification 01/01/2017 au 31/12/2017	Réalisé au 31/12/2017 (fin 2017)	
Total	3 750 000	3 769 787	101%
Résultat 1	183 000	137 847	75%
Résultat 2	1 513 000	1 433 599	95%
Résultat 3	965 000	1 044 614	108%
Résultat 4	98 000	84 455	86%
Réserve budgétaire	0	0	NA
Moyens généraux	991 000	1 069 272	108%

A la fin de l'année 2017, le PRODEKOR a dépensé près de 13 millions d'euros, représentant 64 % du budget total de l'intervention.

Activités	BUDGET (euros)	Exécuté (fin 2017)	Solde au 31/12/2017	% de réalisation
Résultat 1	400 000	381 648	-18 352	95%
Résultat 2	8 720 000	4 011 879	-4 708 121	46%
Résultat 3	5 325 000	4 058 539	-1 266 461	76%
Résultat 4	270 000	183 228	-86 772	68%
Réserve	316 000	0	-316 000	0%
Moyens généraux	4 969 000	4 167 400	-801 600	84%
Total	20 000 000	12 802 694	-7 197 306	64%

L'exécution budgétaire n'a pas suivi la progression des dépenses prévues avec la programmation des interventions, qui devrait se terminer en octobre 2018.

En effet, cette situation est occasionnée par trois principales contraintes :

1. La décision du Ministre belge de la Coopération de suspendre les activités de réhabilitation des axes routiers, sous financement du Royaume de la Belgique dans le cadre des programmes provinciaux de désenclavement. Suite à cette décision, la réhabilitation de près de 300 km de routes ainsi que 4 ponts est suspendue ; ce qui représente environ 1 445 000 d'euros à ne pas budgétiser, pour l'instant.
2. Les plafonnements budgétaires, qui ont conduit à revoir à la baisse l'exécution de certaines activités (3 700 000 euros en 2017)

3. La dégradation de la situation sécuritaire, a entraîné un retard dans l'exécution de quelques travaux, sur l'axe Mwene Ditu / Mulundu / Kanintshin. Avec le retour à la normale de la situation, ce retard pourra être résorbé.

A la lumière de ses analyses, et conformément à la recommandation de l'évaluation mi-parcours, le PRODEKOR a démontré l'impossibilité de terminer l'ensemble des activités en octobre 2018 ; c'est ainsi, qu'il a présenté et obtenu de la SMCL, la prolongation de la période de mise en œuvre, jusqu'en octobre 2019.

1.3. AUTOEVALUATION DE LA PERFORMANCE

Pertinence

	Performance
Pertinence	A

L'intervention visant à désenclaver les Provinces du Kasai-Oriental, Lomami et Sankuru, est menée en même temps que deux autres interventions de la CTB : PRODAKOR et EDUKOR qui interviennent respectivement dans les secteurs de l'agriculture et l'éducation. Sans accessibilité les actions de développement sont très difficiles à mener. Sans accessibilité il est difficile de stimuler le développement économique et social. L'intervention PRODEKOR est donc essentielle pour le succès des deux autres interventions.

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.

Les objectifs du Programme restent 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- Oriental1.

Efficacité

	Performance
Efficacité	B

Les activités de construction et d'entretien des pistes ont effectivement conduit à la mise à disposition des utilisateurs d'un réseau de transport praticable en toute saison. Les actions d'appui structurel qui ont permis un rapprochement, une implication effective des services étatiques et des organisations pour consolider la vision du Programme et renforcer les changements amorcés. 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, 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.

Efficience

	Performance
Efficience	B

La méthodologie par phase de construction des routes utilisée par le PRODEKOR est une approche peu coûteuse et qui réalise des bénéfices très importants. La clé qui permet cette approche est un entretien courant journalier que le PRODEKOR fait faire par les CLER qui sont encadrés par les COODICLER. C'est un système efficient et bon marché.

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. Cette approche de construction et

d'entretien (les activités 2 et 3) est accompagnée par l'approche conceptuelle et les innovations mises en œuvre par le Programme, qui 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.

Durabilité potentielle

Durabilité potentielle	Performance
	C

Compte tenu de la situation de « fragilité » Quand on travaille dans des pays fragiles et sortant d'une crise comme la RDC, espérer atteindre rapidement une durabilité est illusoire. La durabilité technique est la plus facile à atteindre, on peut mettre en place des techniques de construction et d'entretien des routes adaptées comme la CTB le fait en RDC. La durabilité institutionnelle est déjà plus difficile : du côté du Gouvernement central et local les responsables changent trop rapidement et les salaires et les moyens de fonctionnement sont trop faibles. Du côté des entrepreneurs PME, il manque souvent une perspective à moyen terme qui permet d'encourager ces PME à s'équiper en matériel pour les travaux, et de pouvoir payer un personnel permanent même réduit. Mais le problème principal reste le financement et plus spécialement le financement de l'entretien. Au niveau central, le FONER qui dispose d'un budget important en provenance des taxes sur les carburants et des péages routiers, ne finance pas suffisamment l'entretien des pistes. Au niveau provincial, les péages collectés par les provinces au niveau des bacs et des barrières rentrent (au mieux) dans le trésor provincial, ces fonds servent très peu à l'entretien des bacs et des pistes.

Parmi les mesures prises par le Programme pour renforcer la durabilité, on peut noter : l'implication des ETD et des AT dans la gestion des infrastructures et le respect du cadre légal. En outre, la mise en place du nouveau système de gestion des bacs et sa généralisation, permettra de collecter des recettes qui serviront de supporter l'entretien des infrastructures pour une pérennité.

1.4. CONCLUSIONS

L'exécution des activités du PRODEKOR a permis d'atteindre les résultats ci-dessous, en cohérence avec la vision stratégique de la coopération belge au développement et du nouveau paradigme devant mener à l'atteinte des Objectifs de Développement Durable.

- Les actions du Programme ont permis l'émergence et le renforcement du secteur privé. En effet, en plus de la création de 15 700 emplois, les actions d'appuis structurels ont permis la professionnalisation de 7 COORDICLER qui évoluent vers des MPME. En outre, PRODEKOR travaille avec 80 entreprises privées, qui ont pu renforcer leurs capacités. Il est important de poursuivre dans la même dynamique, pour permettre d'accroître les revenus et les conditions de vie et d'existence des populations, de manière à créer pour toutes les personnes, de nouvelles possibilités d'épanouissement, contribuant ainsi à une consolidation de la paix dans le monde.
- Considérant l'amélioration de capacité de la société civile à promouvoir et à exercer ses droits, à jouer le rôle de contrepoids pour un dialogue inclusif, dans le cadre d'une politique intégrée, le PRODEKOR a soutenu la dynamisation de près de 150 Comités Villageois de Développement (CVD), touchant directement 2,5 millions de personnes. L'adhésion, gage de la durabilité, qui est déjà un acquis, ne pourra être consolidée que par une intensification d'actions pour dynamiser les structures locales, d'où l'intérêt de poursuivre les appuis envers les CVD.
- Dans le cadre de la lutte contre la pauvreté et la paupérisation et pour lutter contre les causes profondes de la migration irrégulière "Migration Compact", le Programme injecte près de 100 000 euros par mois pour financer l'entretien des routes. Ces fonds ont grandement contribué à une autonomisation et pour la résilience. Ainsi, tenant compte de l'approche fondée sur les droits et pour un développement durable inclusif, les actions doivent se poursuivre.
- Dans une perspective d'améliorer la durabilité et du renforcement de l'état, en vue de fournir des services publics de qualité et de renforcer sa légitimité, le PRODEKOR a contribué à l'amélioration de la maîtrise d'ouvrage provinciale. Le renforcement structurel de l'IPDR, de la CPR, de la DPEDD, du SNIR, des ETD et des AT, ... a permis une mobilisation des services étatiques pour fournir un service de proximité, au « détenteurs de droits » et pour remplir le contrat social envers les administrés avec reddition des comptes. Il est indispensable de poursuivre pour ce rapprochement entre les autorités et les populations en vue d'une amélioration de la gouvernance dans le secteur.

- Considérant les thèmes transversaux :

- le Programme s'est focalisé sur l'intégration de la prise en compte des droits des femmes, pour la réduction des inégalités. Les actions ont porté sur les causes structurelles de l'exclusion, pour permettre aux femmes de faire valoir leurs droits et participer de manière « forte » à la démocratie locale. Avec une progression de 23 % de la représentativité des femmes dans les instances de décision, il est fort important de poursuivre les activités, pour accroître l'autonomisation, la sororité et la réduction des violences sexuelles.
- Tenant compte du « Climat », le Programme a axé ses actions sur la résilience face aux changements climatiques. Au regard de ce défi planétaire, la contribution a porté sur des mesures d'atténuation destinées à augmenter les puits-carbone. Les appuis des services étatiques et des communautés qui ont permis le reboisement de 150 ha de forêt, doivent se poursuivre. En effet, la gestion « communautaire » de ses périmètres de reboisement, va renforcer la cohésion sociale et réduire la pression anthropique sur les ressources naturelles.

Les changements induits à la suite des réalisations du PRODEKOR sont réelles et ont contribué grandement à la limitation du désastre humanitaire, causée par l'insécurité due au « Kamuina Nsapu », d'où la nécessité de poursuivre les actions de réhabilitation. En outre, le dialogue conduisant à un meilleur respect de la réglementation routière et à la mobilisation de fonds nécessaires pour supporter l'entretien vont se poursuivre.

Ces derniers ont engendré de bons résultats, qui ne peuvent être consolidés et durables que par la généralisation de mesures de transformations structurelles. Ceci pourrait être renforcé suite à l'implémentation de la stratégie de sortie, en capitalisant les acquis, qui nécessite une participation continue des partenaires.

Fonctionnaire exécution nationale	Fonctionnaire exécution CTB
 Inspecteur Provincial du Développement Rural	 Expert en infrastructures du PRODEKOR

2. MONITORING DES RESULTATS

Le monitoring des résultats fait ressortir des impacts positifs sur la vie des agriculteurs et sur l'amélioration des conditions de vie des populations.

Parmi les effets induits à la suite de la réhabilitation ou la construction d'infrastructures (sur l'axe Bac Mpata-Rivière Luvoyi), on peut noter :

- a) Hausse de la production agricole : + 12 % pour le maïs
- b) Augmentation du trafic : + 58 %
- c) Diminution des couts de transport : - 40 %
- d) Réduction de la durée du trafic : - 50 % pour les voitures
- e) Baisse des prix de produits de consommation courante :
 - i. Sel : - 20 %
 - ii. Bière (Skol) : - 20 %
 - iii. Essence : - 10 %

Les résultats sont consignés dans le tableau ci-dessous :

Actions	Résultats / Effets induits	Impacts
Appui à l'entrepreneuriat / création d'Emploi		
Renforcement du secteur privé	Professionnalisation de 7 COORDICLER Accompagnement de 35 CLER Encadrement de 126 personnes (cadres d'entreprises)	Développement socioéconomique et inclusif Renforcement des capacités des structures locales d'entretien et émergence d'une Offre locale de service en matière d'entretien des routes
Création d'emplois	Création de 15 700 emplois (5200 pour les travaux temporaires en HIMO et 10500 pour les travaux réguliers d'entretien des pistes)	Amélioration des conditions de vies des populations au niveau local Relèvement communautaire grâce à la création des AGR Restauration de la paix dans les villages touchés
Public cible / Population touchée		
	876 villages polarisés 2.485.880 personnes impactées, directement	Sur le plan social : Désenclavement de villages et mobilité de la population entre les grandes villes/cités + Instauration d'une paix sociale Sur le plan économique : Diminution des prix des produits agricoles et des biens de consommation + Développement de l'entrepreneuriat local + Amélioration des conditions de vie Sur le plan politico-administratif : Rapprochement entre les autorités et les populations + Renforcement de la présence de l'état + Amélioration de la démocratie
Appui au renforcement institutionnel		
Appui à la Commission Provinciale Routière	3 ingénieurs et une secrétaire / caissière pour la Cellule Technique Equipements de la Cellule Technique (Unité SIG)	Cartographie du réseau routier actualisé Programmation des travaux d'entretien (PROVINCE/FONER) Coordination des interventions des PTF
Appui à l'Inspection Provinciale de Développement Rural (Service étatique déconcentré)	1 IPDR 9 ITDR 5 ingénieurs de la DVDA	Exécution de missions des Services provinciaux Rapprochement entre les services publics et les populations Fourniture d'un service public de proximité Légitimation des autorités Disponibilité d'une masse critique d'expertise en entretien routier au niveau local
	18 Serviteurs Communautaires (SERVICOM)	Adhésion des populations Participation citoyenne

Appui des services étatiques déconcentrés et décentralisés	1 Division provinciale de l'Intérieur 1 Division provinciale de la Décentralisation 3 AT + 6 ETD	Implication des acteurs publics pour assurer leur rôle régalien Meilleur respect de la réglementation routière et application des sanctions Réduction des tracasseries
Infrastructures		
Réhabilitation de pistes	500 km	Désenclavement de 10 bassins de production Amélioration de la mobilité des personnes et des biens dans 9 Territoires Réduction des prix de marchandises
Entretien de pistes	1 500 km	
Réhabilitation / construction de ponts ou ouvrages d'art	9 ponts 21 dalots et 13 buses ARMCO	
Réhabilitation de voie d'eau	Aménagement de 130 km (Port Ndomba / Lusambo)	Réduction des coûts de transport et des prix de marchandises Diminution des impacts négatifs à l'environnement Réduction de la dégradation des pistes et assurer la multi modalité
Construction / Réhabilitation de bacs		
	Réhabilitation de 4 bacs Construction d'un bac	Continuité du trafic routier Augmentation du volume de marchandises Facilité de déplacement des populations
Synergie avec PRODAKOR / EDUKOR		
	Désenclavement de 10 bassins de productions	Augmentation de la production agricole Amélioration de la sécurité alimentaire
	Désenclavement de l'ITAV de Ngandajika	Augmentation du nombre d'élèves
Environnement		
	72 pépiniéristes formés 30 sites de reboisement aménagés 130 hectares reboisés	Limitation de la pression anthropique sur les ressources naturelles Restauration du couvert forestier dans les zones d'intervention Résilience climatique des populations
Prise en compte du Genre		
	Renforcement de 250 femmes Formation en andragogie de 45 femmes Augmentation de 12 % du nombre de femmes dans les instances de décision	Renforcement du leadership féminin (sororité, violence sexuelles) Autonomisation des femmes (préciser la zone)
VIH / SIDA	Formation de 156 pairs éducateurs utilisés par les Structures sanitaires	Diminution de la progression de la pandémie du Sida

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 et de l'incertitude pour le respect d'un calendrier électoral.

Suite au démembrement des Provinces, le fonctionnement des nouvelles entités reste toujours très faible dans l'accomplissement de la mission et de légitimité auprès des populations.

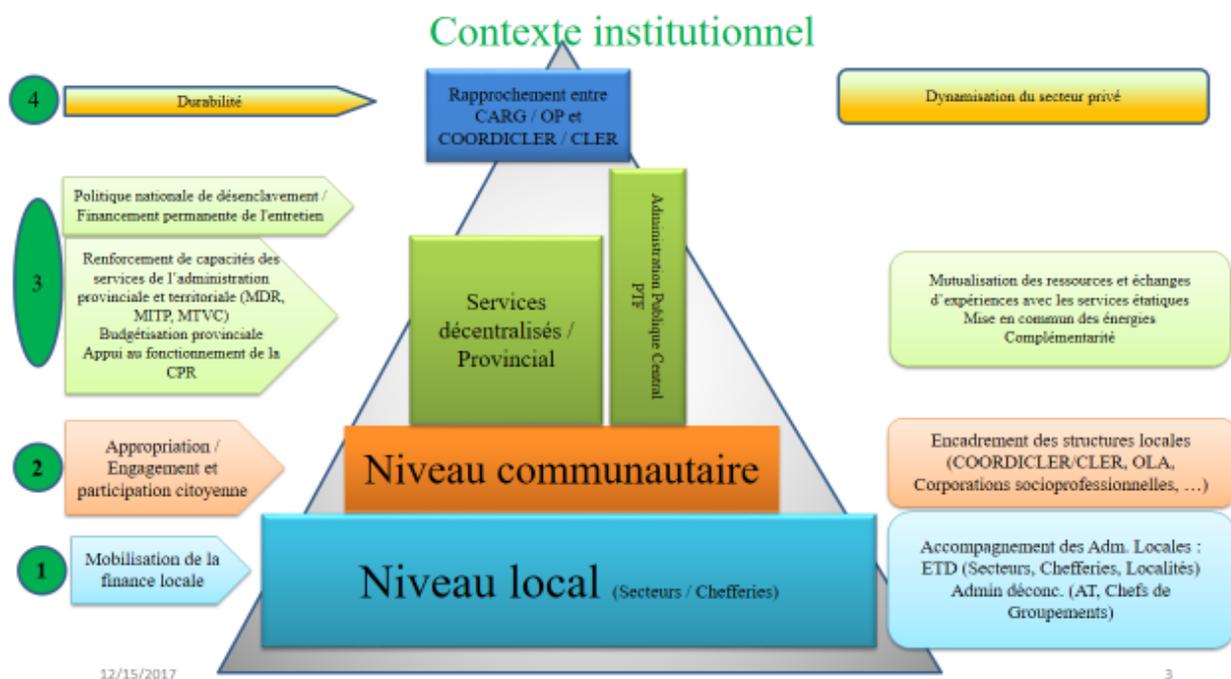
Malgré les facteurs limitant, le Programme joue un rôle de facilitation et met en œuvre une démarche méthodologique, pour s'adapter à l'évolution du contexte avec l'implication des services décentralisés (Division de l'intérieur, Division de la Décentralisation, ...) et des acteurs locaux (AT, Chefs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



En outre, signalons qu'au mois de mars dernier, le Ministre Belge à la Coopération a pris les mesures interdisant les nouvelles réhabilitations suite au fait que la partie congolaise n'honore pas ses engagements concernant l'entretien des ouvrages construits ou réhabilités. Par conséquent, le réseau routier initialement retenu ne sera plus réhabilité dans son ensemble.

2.1.2. Contexte institutionnel

Le contexte institutionnel reste toujours très complexe. En effet, avec le découpage des Province, le nombre d'interlocuteurs a augmenté, à tous les niveaux, avec une diminution de la qualité des agents. Ainsi, les actions de renforcement de capacité nécessitent un recadrage pour permettre aux services de l'administration d'adopter de nouveaux outils de travail (comptabilité, supervision des travaux, ...) et de nouvelles méthodes de fonctionnement.



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

L'exécution en régie du programme reste adapté au regard des capacités des institutions partenaires, pour une transparence et pour une efficacité des interventions. Les marchés publics se déroulent

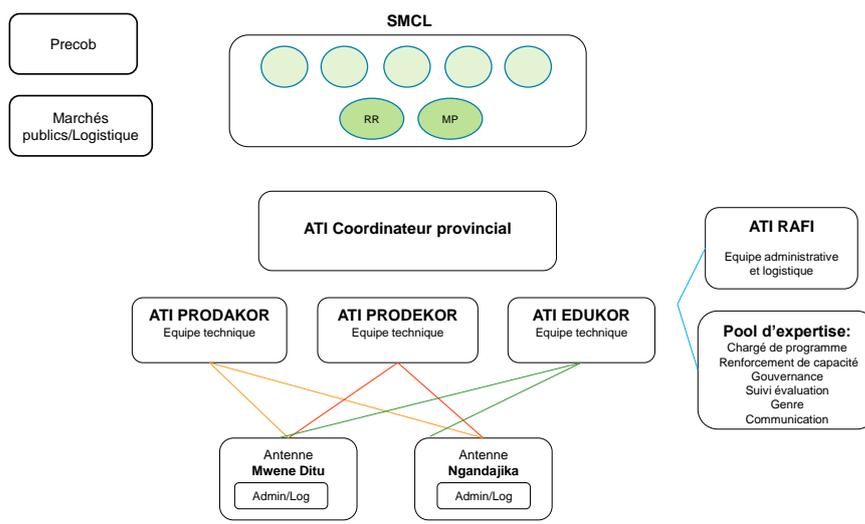
convenablement, selon la programmation.

Les conventions de subsides (IPDR, CPR, Ministère de l'intérieur), s'exécutent normalement ; cependant, les paiements du partenaire accusent des retards, du fait que les justificatifs financiers ne sont pas toujours recevables.

Concernant l'entretien routier, il est apparu que les Conventions de Subsides ne sont pas adaptés, compte tenu du fait que les montants sont fixes, alors que le dimensionnement des cantonniers est variable, mensuellement, car dépend du niveau des dégradations des routes. Il est plus judicieux et efficient, d'utiliser un mode de contractualisation, modifiables trimestriellement.

Signalons par ailleurs que le Programme observe depuis Q2/2017, les mesures de plafonnement ou restriction budgétaire prises par la Belge, elles imposent les limites des dépenses à effectuer pour les années 2017 et 2018, ce qui ne permettra pas d'atteindre tous les résultats du Programme dans la durée de mise en œuvre initiale. Ainsi, il est indispensable d'avoir une prolongation pour consommer tout le budget total du Programme.

Programme Prodekor-Prodakor-Edukor Organigramme



2.1.4. Contexte HARMO

Deux SMCL se sont tenues cette année, dont une au Kasai et une à Lomami.

Il y a une complémentarité entre le PRODEKOR et le PADIR ; en effet, le premier s'occupe de la réhabilitation de l'axe Miabi / Port Ndomba et le second construit un embarcadère et un entrepôt au port Ndomba.

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.

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						
Indicateurs	Valeur de Base	Valeur année 2014	Valeur année 2015	Valeur année 2016	Cible année 2017	Cible finale
Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité	0	80 Km	278 Km	487 Km	565 Km	983 km
Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	0	1.100 km	2.300 Km	3.300 Km	4.172 Km	6.500 km

2.2.2. Analyse des progrès réalisés

La stratégie d'implémentation et la méthodologie conceptuelle pour amorcer le changement adopté par le PRODEKOR, avec une approche « du bas vers le haut », holistique et multisectorielle, se sont orientées vers une large participation de la Société Civile en vue d'une amélioration de la gouvernance locale et de l'implication citoyenne (appui des cadres de concertation, des espaces de décision et des organes de pilotage), ce qui a contribué à une appropriation et un développement local inclusif avec transparence et redevabilité.

Cette démarche participative avec une large implication de toutes les parties prenantes, complétée par le soutien des autorités politico-administratives provinciales a permis un changement de paradigme de l'aide du Royaume de la Belgique (engagement et complémentarité) et une consolidation de la vision du Programme (responsabilité mutuelle dans le respect du partenariat).

Concernant la réhabilitation et l'entretien des routes, le réseau d'Intervention Prioritaire (PIP) identifié dans les territoires de Tshilenge, Ngandajika et Luilu ont été tous réhabilités et mis en entretien. En outre, tous les ouvrages d'art défectueux sur le réseau PIP y compris le bac de Kalelu ont été aussi réhabilités et sont praticables, ce qui a rendu possible le trafic entre les différents villages et cités. Aujourd'hui on peut aller facilement de Lukalaba à Ngandajika, de Ngandajika à Tshiamvi et Muene Ditu en passant par Kambaye sans contourner par Luputa, ce qui n'était pas possible au démarrage du

Programme.

En perspective, la réhabilitation des 4 ponts sur l'axe Mulundu – Winkong – Kanitshin est un pas important dans le projet de relier la ville de Muene Ditu à la Cité de Kanintshin en passant par Winkong.

Concrètement, le programme a :

- réhabilité 520 Km
- réhabilité 8 ponts
- construit 34 passages sous route (21 dalots et 13 buses armco) ;
- réhabilité 1 bac
- entretenu 950 Km

Concernant les activités « soft » du Programme en rapport avec les Résultats 1 et 4, les actions de renforcement institutionnel et d'appui structurel avec la démarche du « faire-faire » par les services étatiques au niveau des Provinces et des Territoires, tenant compte de la décentralisation, pour l'accomplissement d'un contrat social entre l'état et la population (approche fondée sur les droits) ont contribué à la fourniture d'un service de proximité de meilleure qualité avec un renforcement de la maîtrise d'ouvrage provinciale et une légitimité des pouvoirs publics (appui à la Commission Provinciale Routière, Police de Circulation Routière, Division Genre, 9 Inspection Territoriales de Développement Rural, 18 Serviteurs Communautaires (SERVICOM), 6 chefs des Entités Territoriales Décentralisées, 03 Administrations de Territoires (AT)T, la DVDA, la Division Provinciale de l'Environnement et du Développement Durable,...).

Concernant le « Genre », le PRODEKOR a mis en œuvre des activités pour un renforcement du leadership féminin, ayant touchés près de 250 femmes (Renforcement de l'autonomisation des femmes, Alphabétisation fonctionnelle, appuis aux initiatives féminines face aux violences sexuelles, Renforcement de la sororité, ...)

Les activités dans le domaine de l'Environnement, avec des appuis aux communautés pour une résilience face aux changements climatiques ont permis la formation de 72 pépiniéristes, l'aménagement de 30 sites de reboisement et la transplantation de près de 130 hectares.

2.2.3. Impact potentiel

En reprenant les conclusions de l'évaluation mi-parcours, on retient que « *Il est clair en visitant les pistes construites et entretenues dans le cadre du PRODEKOR, que l'impact du PRODEKOR sur la pauvreté et le développement économique et social est réel. Par exemple on voit partout les récoltes stockées, notamment des sacs de maïs, qui attendent les camions qui vont les évacuer vers les marchés des villes. Le désenclavement permet aussi à d'autres acteurs du*

développement de mettre en œuvre leurs activités. Mais aussi au niveau des CLERs on ressent que cette activité d'entretien produit un revenu qui permet à des familles d'être moins pauvres ».

En outre, pour améliorer l'impact du Programme il est nécessaire d'arriver à une harmonisation entre bailleurs de fonds, impliqués dans la réhabilitation et l'entretien de routes rurales. Cette harmonisation préconisée par la Déclaration de Paris sur l'efficacité de l'aide au développement, permettra aux bailleurs de fonds de convenir des standards des routes, de modalités de mise en œuvre des projets (coûts et acteurs) et de mécanisme de financement de l'entretien... La présence des PTF au niveau de la CPR peut être une amorce de solution.

2.3. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1



2.3.1. Progrès des indicateurs

Output 1 : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée				
Indicateurs	année 2015	Année 2016	Année 2017	Cible
CRP opérationnel	Installation et fonctionnement du Secrétariat Technique	Fonctionnement de la Cellule 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

2.3.2. État d'avancement des principales activités

État d'avancement des principales activités	État d'avancement			
	A	B	C	D
Renforcement la maîtrise 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

Durant l'année 2017, le renforcement de la maîtrise d'ouvrage provincial se consolide avec l'implication des ETD et des Administrateurs de Territoires. Cette action a permis de repositionner et de permettre aux entités administratives locales (territoires, secteurs et chefferies) d'assurer leurs missions et responsabilités légales. Ainsi, les AT, les chefs des secteurs et les chefs de chefferie ont renforcé leurs capacités ; ce qui a contribué à une implication plus forte dans la mise en œuvre des interventions du programme. Les activités visées portent sur les renforcements dans :

1. L'animation des espaces de concertations locales
2. La supervision des activités d'entretien
3. La veille de l'application de la législation et de la politique en matière de la mobilité
4. Le suivi & évaluation des activités

Processus d'appropriation et d'adhésion des communautés

Implication des Chefs pour la mobilisation des populations



Adhésion des bénéficiaires et formation sur les techniques



Apprentissage est exercices pratiques



Reconnaissance et appropriation par l'Autorité Administrative



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	2017	Cible
Études de base		OK	-	-	-	
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 *	4
Construction de « x » bacs	-	0	0	0	1**	3
Linéaire des voies d'eaux réhabilitées	-	0	0	0	70 km ***	136
Nombre des ponts réhabilité / construits	-	0	2	3	4***	15**
Nombre de passage sous routes construits	-	0	12	26	34	-
Superficie de reboisement	-	0	5	100*	150	

* 1 bac terminé (Kalelu) et 3 en cours (Ntambwa Kabila, Mulundu, Kazadi Musoko)

** en cours de construction (Mzata)

*** En cours

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

Les routes réhabilitées dans les territoires de Tshilenge, Ngandajika et Luilu forment un réseau qui est totalement fonctionnel pour le moment, les dernières interventions sur le premier réseau identifié dans ces 3 territoires ont consisté en la réhabilitation par les engins les derniers 3 Km de dans la cité de Lukalaba sur l'axe Bac Kalelu – Lukalaba et la remise en état du Bac de Kalelu, ce qui rend cet axe totalement praticable et a considérablement amélioré la fonctionnalité du réseau. A ce jour, le linéaire total de routes réhabilitées s'élève à 520 Km, et 46Km sont en cours de réhabilitation dans les territoires de Miabi et Kabeya Kamunga. Appliquant l'approche intégrée, le PRODEKOR a réhabilité et / ou construit les ouvrages d'art qui se trouvent sur les routes réhabilitées. Ainsi, 8 ponts sont remis en état et 34 passages sous route construits. Le couplage PRODEKOR – PRODAKOR produit déjà ses effets, 11 des 15 bassins de production identifiés par le PRADAKOR sont déjà désenclavés.

En ce qui concerne, la mut modalité, les travaux d'aménagement de 70 premiers km du tronçon fluvial,

Port Ndomba – Lusambo viennent de démarrer.

Axes routiers réhabilités

Province	Territoire	Axe routier	Linéaire en Km
Kasaï – Oriental	Tshilenge	Dinsanga - Nkuadi	15
		Bena Kalombo – Lac Lomba	8
		Kasumbi – Kalenda Kashile	12
		Ntalanga – Tshinanu – Bac Kalelu	19
		Bac Kalelu - Lukalaba	19
	Lupatapata	Tshibombo – Tshilunde - Bakamba	68
	Miabi	Miabi - Katende	16
Kabeya Kamuanga	Matshia – Bena Mbuyi – Port Ndomba	31	
Lomami	Luilu	Mwene Ditu - Kalenda – Mulundu	56
		Ngoyi Kabuela (RN1) - Kanda Kanda	17
		Tshiamvi (RN2) - Kambayi	21
		Mulundu - Wikong - Kanitshin	91
	Ngandajika	Bac Mpata – Mbao Lubishi - Lovoyi	51
		Ngandajika – Bac Kalelu	29
		Ngandajika – INERA	7
		Ngandajika – Mpoyi - Kanyenge	27
		Bourbier Diamba Kubuela	5

Ponts et passages sous route :

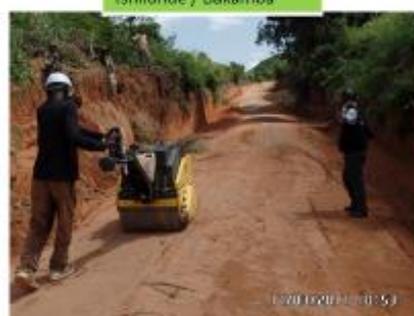
Province	Axe routier	Ponts		Passages sous route
		Nom	Portée	
Kasaï – Oriental	Katanda – Kalambayi – Kanyuka	-		5
	Ntalanga – Tshinanu – Bac Kalelu	-		5
	Bac Kalelu - Lukalaba	-		2
Lomami	Mwene Ditu - Kalenda – Mulundu	Lukudia	20 ml	
	Ngoyi Kabuela (RN1) - Kanda Kanda			1
	Tshiamvi (RN2) - Kambayi	Lwanyi	12 ml	
		Muvuyi	19 ml	
	Mulundu - Wikong - Kanitshin	Musela	15 ml	
		Wowol	7 ml	
		Yabuyi Mukand	18 ml	
Rwangaj		7 ml		

	Bif. RN2 – Bakwa Mulumba – Ngand.			3
	Ngandajika – Bac Kazadi Musoko			2
	Bac Kazadi Musoko - Kabinda			5
	Lusuku – Hamba			6
	Kabinda – Bakoma			5
Sankuru	Lasambo - Lubefu	Lodju	27 ml	

Bacs :

Territoire	Axe routier	Bacs	Observation
Ngandajika	Ngandajika – Kasansa	Kalelu	Totalement réhabilité
	Mpata – Mbao Lubishi - Lovoyi	Mpata	Travaux en cours
	Ngandajika – Kabala	Ntambua - Kabila	Travaux en cours
	Ngandajika – Kazadi Musoko - Kabinda	Kazadi Musoko	Travaux en cours
Luilu	Mulundu – Katshisungu	Mulundu	Travaux en cours
	Total	5 bacs	

Quelques exemples de réalisations



Démarrage des travaux de réhabilitation des bacs

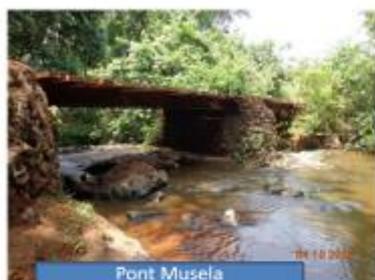


Site de Kazadi Musoko



Site de Mulundu

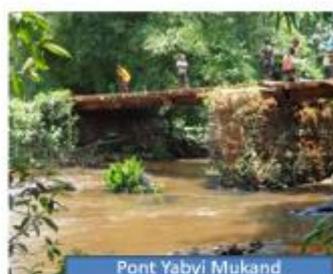
73



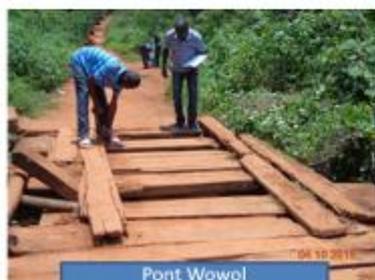
Pont Musela



Pont Musela



Pont Yabyi Mukand



Pont Wowol



Pont Wowol



Pont Yabyi Mukand

2.5. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 3

2.5.1. Progrès des indicateurs

Outcome : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales						
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	Valeur année 2014	Valeur année 2015	Valeur année 2016	Cible année N (2017)	Cible finale
Nombre de structures locales appuyées	-	-	37	45		76
Km de routes entretenues	0	1.100 km	2.300 Km	3.300 Km	4.172 Km	6.500 km
Km de voies d'eau navigables entretenues	-	0	0	0	0	134
Augmentation du nombre des femmes dans CLER (%)	-		3	23	33	-
Nombre des personnes formées en méthode HIMO	-	-	0	0	0	75
Nombre de cantonniers initiés aux travaux d'entretien	-	0	280	487	10.471	-

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

2.5.2. Analyse des progrès réalisés

Le Programme a assuré au cours de l'année 2017, l'entretien de 872 Km de route, 180 Km dans la province du Kassai – Oriental et 692 Km dans la province de Lomami. Ces chiffres ne comprennent pas les linéaires des axes routiers cédés à la Province de Lomami. Il s'agit des axes Kabinda – Bakoma (78 Km) et Ngandajika – Chute Kafumbu (25 Km) qui ont été entretenus jusqu'au mois de mai 2017. Une grande partie des routes ont été réhabilitées par les anciens projets depuis au moins 4 ans, elles sont maintenues en état de praticabilité grâce aux travaux d'entretien financés et encadrés par le PRODEKOR. D'une manière générale, l'état du réseau est bon, on y enregistre une vitesse moyenne de l'ordre de 70 Km /h, alors que le standard de la DVDA est de 40 km/h.

Par ailleurs, le nombre de Coordination des CLER est passé de 4 à 7 cette année. Visant la durabilité des actions des actions engagées, le PRODEKOR s'est investi le renforcement des capacités institutionnelles et leadership des pouvoir public. Plusieurs actions sont menées pour accompagner les

COORDICLER / CLER vers une professionnalisation. Un plaidoyer intense est engagé avec la Province pour la mobilisation des fonds pouvant supporter les travaux d'entretien. En dehors du renforcement des capacités institutionnelles et leadership des pouvoir public, PRODEKOR conscientisent surtout les structures non – étatiques à la base (CVD, COORDICLER, Société Civile, Opérateurs économiques,...), afin de créer une dynamique communautaire favorable à l'entretien durable des routes rurales.

Le réseau total de routes entretenu est repris dans le tableau ci – dessous :

Provinces	Territoires	Axes routiers	Lin(Km)
Kassai - Oriental	Katanda	Katanda – Rivière Luvula	30
	Katanda	Katanda - Bibanga	12
	Tshilenge	Bac Kasansa (RG) – Lukalaba (RN1)	16
	Tshilenge	Bena Kalombo – Lac Lomba (RN1)	8
	Tshilenge	Dinsanga – Bena Kalombo – Nkuadi	15
	Tshilenge	Kasumbi (RN1) – Kalenda Kashile	12
	Tshilenge	Ntalanga (RN1) – Tshinanu - Kasansa	19
	Lupatapata	Tshibombo – Tshilunde – Bakamba	68
Lomami	Kabinda & Ngandajika	Kazadi Musoko - Kabinda	101
	Ngandajika	Ngandajika – Bac Kazadi Musoko	29
	Ngandajika	Bif RN2 – Bakua Mulumba - Ngandajika	42
	Ngandajika	Bac Mpata – Mbao – Riv. Lovoy	51
	Ngandajika	Bac Kalelu – Ngandajika	29
	Ngandajika & Luilu	Ngandajika – INERA - Luputa	63
	Ngandajika	Ngandajika – Mpoyi - Kanyenge	27
	Luilu	Kabila – Kambaye - Kanyiki	60
	Luilu	Tshiamvi – Kambaye	21
	Luilu	Ngoyi – Kabuela – Kanda Kanda	17
	Luilu	Lusuku - Hamba	98
	Luilu	Muene Ditu – Mulundu	56
Luilu	Mulundu Winkong - Kanintshin	98	

Quelques axes routiers en entretien



2.6. PERFORMANCE DE L'OUTPUT 4

2.6.1. Progrès des indicateurs

Output 4 : Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont appliquées						
Indicateurs	Baseline	2014	2015	2016	2017	Cible
Etude sur la réglementation et pour une amélioration de la gouvernance routière	-	-	Réalisée	-	-	OK
Nombre de personnes directement touchées par les activités de sensibilisation	-		900			63 000
% de bacs (réhabilités ou fournis par le Programme) ayant adopté le du nouveau système de gestion	-	-	0	0	14 %	100

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

La mise en œuvre des activités de gouvernance et appui institutionnel a connu depuis deux ans, une certaine mutation au niveau du programme. Partant d'une approche de renforcement des capacités des acteurs en rapport avec la maîtrise d'ouvrage et l'adoption des bonnes pratiques (fonctionnement interne de la CPR, sensibilisation aux bonnes pratiques, la vulgarisation des textes de lois, ...), l'approche actuelle migre vers la responsabilisation directe des acteurs bénéficiaires à la base dans la protection du patrimoine routier, à travers un processus de réflexion-action impulsée de la base.

Avec l'habilitation des autorités locales (AT, chefs de secteurs/chefferies, chefs de groupement) dans leur responsabilité de maintien en état des routes, l'approche s'oriente vers le développement, en appui du niveau provincial, d'une maîtrise d'ouvrages routiers au niveau local.

L'approche méthodologique en matière de gouvernance, conformément à la stratégie PRODEKOR de renforcement des capacités & gouvernance, cadre les interventions du programme en cette matière sur

trois axes :

- Trouver des solutions et mobiliser des ressources internes au territoire pour maintenir les infrastructures en état ;
- Faire respecter la réglementation sur l'utilisation des routes et voies fluviales, en particulier celle qui contribue le plus à maintenir les infrastructures en état : respect des barrières de pluie, respect des tonnages... ;
- Lutter contre les tracasseries.

Dans cette dynamique, le programme appuie la concertation entre les acteurs dans les espaces de pilotage, de décision et de partenariat pour trouver et mettre en œuvre des solutions durables de désenclavement.

Avec le positionnement central des animateurs d'entités bénéficiaires de nos interventions, le programme s'engage dans une dynamique progressive de responsabilisation des acteurs locaux pour la durabilité du réseau, en travaillant sur trois aspects :

- L'émergence d'une vision communautaire et de valeurs communes de prise en charge
- La répartition locale des responsabilités locales
- Des moyens d'action basés sur les potentialités locales

En vue de soutenir cet élan, nous suggérons à la longue d'élargissement nos actions au renforcement institutionnel des acteurs étatiques locaux (notamment les ETD) dans la maîtrise d'ouvrage locale : renforcement des capacités en planification, en budgétisation participative, en gestion des finances locales, et en participation citoyenne.

Cette dimension d'appui pourra renforcer les capacités des acteurs étatiques à délivrer les services publics appropriés en matière de protection du patrimoine routier, et renforcer la communauté à revendiquer une gouvernance de qualité au niveau local. La dynamique de concertation impulsée permet de responsabiliser les acteurs locaux de la protection du patrimoine routier réhabilité et de favoriser son appropriation par la communauté bénéficiaire. Elle permet en outre de mettre l'autorité étatique au commandement de la responsabilité collective en matière de gouvernance routière. Cette dynamique est censée se construire dans le temps au regard des exigences contextuelles pour la bonne gouvernance au niveau territorial. La Cellule Technique de la CPR a déjà atteint un certain niveau d'autonomie technique et matérielle.

L'accompagnement technique du PRODEKOR a permis de renforcer la fonction technique et opérationnelle de la CPR (production cartographique, animation de la concertation des acteurs...).

L'appui à la gestion de bac a permis d'expérimenter un modèle de gestion participative et transparente de la gestion de ces équipements, en responsabilisant mutuellement les acteurs locaux, territoriaux et provinciaux (tant étatique que prive) et les usagers. La formule permet aujourd'hui de constater une augmentation du trafic et des recettes au bac, la constitution d'une bonne réserve pour la maintenance de l'équipement en vue de sa durabilité, l'éradication des tracasseries sur les axes routiers conduisant au bac et le renforcement des capacités financières des entités locales dans la maintenance des routes de dessertes agricoles. Pour ce qui concerne le contrôle sur la gouvernance routière, les avancées à signaler concerne la responsabilisation des Administrateurs de territoire dans le contrôle, et la veille sur l'état des routes, et une Brigade Mobile de Contrôle est érigée au niveau provincial et équipée (pèse-essieu, véhicule)



2.7. THEMES TRANVERSAUX

2.7.1. Genre

Le Programme s'est focalisé sur l'intégration de la prise en compte des droits des femmes, pour la réduction des inégalités. Les actions ont porté sur les causes structurelles de l'exclusion, pour permettre aux femmes de faire valoir leurs droits et participer de manière « forte » à la démocratie locale. Avec une progression de 23 % de la représentativité des femmes dans les instances de décision, il est fort important de poursuivre les activités, pour accroître l'autonomisation, la sororité et la réduction des violences sexuelles.



Par ailleurs, le Programme a appuyé le processus d'alphabétisation des femmes chefs des ménages, suite à une formation en andragogie. Cette activité a permis la formation de 41 agents de la Division des affaires sociales (formateurs en alphabétisation) et 500 femmes chefs des ménages.

En outre, le processus d'accompagnement des initiatives économiques des femmes évolue pour la réalisation d'activités génératrices de revenus. Cinq micro-entreprises féminines bénéficieront d'un accompagnement en renforcement des capacités et appui matériels, une valeur ajoutée, en termes d'amélioration des revenus.



2.7.2. Environnement et gestion des ressources naturelles

Tenant compte du « Climat », le Programme a axé ses actions sur la résilience face aux changements climatiques. Au regard de ce défi planétaire, la contribution a porté sur des mesures d'atténuation destinées à augmenter les puits-carbone. Les appuis des services étatiques et des communautés qui ont permis le reboisement de 150 ha de forêt, doivent se poursuivre. En effet, la gestion « communautaire » de ses périmètres de reboisement, va renforcer la cohésion sociale et réduire la pression anthropique sur les ressources naturelles.



L'ensemble des activités environnemental et social du Programme sont réalisés avec une implication claire des partenaires locaux.

Ces activités doivent être la responsabilité des communautés villageoises, autorités coutumières et politico-administratives (AT, services techniques concernés). PRODEKOR ne viendra qu'en appui à ces organisations existantes pour des résultats durables après programme.

Parmi les partenaires locaux et nationaux, nous pourront citer : la Division provinciale de l'Environnement, IPDR, Coordicler, Cler, CVDs, les ONGDs, consultants, bureaux d'études...).

La mise en œuvre de la stratégie globale environnementale du PRODFEKOR a permis :

- Une appropriation des activités environnementales par les différentes parties prenantes.
- Le rapprochement de la Coordination Provinciale de l'Environnement et des COORDICLER / CLER dans l'exécution et le suivi des activités

2.7.3. VIH / SIDA

A ce jour, 113 pairs éducateurs ont été formés et travaillent, avec les infirmiers des territoires, dans la sensibilisation des communautés sous la supervision des responsables des aires de santé.

Durant l'année 2017, les principales activités suivantes ont été réalisées :

- Evaluation des compétences des paires éducateurs ; elle fut menée avec l'accompagnement du PNLs et du PNMLS. Cette évaluation a permis de recenser les 2 000 personnes touchées directement et la distribution de 10 000 préservatifs.
- Elaboration du Plan d'action du Programme de lutte contre la pandémie, en alignement avec les stratégies nationales et Provinciales.

2.8. 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			Analyse du risque			Traitement du risque			Statuts
Description du Risque	Période d'id.	Catégorie	Probabilité	Impact Potentiel	Total	Action(s)	Resp.	Deadline	
Dépendance / substitution des services	Q1 / 2016	OPS	Low	Low	Low	Plaidoyer 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
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

3. PILOTAGE ET APPRENTISSAGE

3.1. Capitalisation des expériences

Le PRODEKOR s'est résolument orienté vers des innovations afin d'apprendre et de fournir d'exemples pour toutes les interventions.

Plusieurs activités sont menées dans ce sens, aussi bien sur les constructions, sur le renforcement de capacité, sur l'appropriation et l'adhésion des communautés, en vue d'une durabilité. Dès lors, il est important que ces réalisations soient capitalisées pour en tirer des leçons visant à les améliorer mais également à inspirer d'autres acteurs de développement. Pour réussir la capitalisation, une attention particulière est portée à l'implication de toutes les parties prenantes, de manière équitables et attentifs à la problématique « Genre » et de l'approche fondée sur les « droits humains ».

3.1.1. Utilisation de la géo membrane pour le traitement de borbier : Diambakabwela, une expérience réussie

a) Sur le plan technique

Le tronçon Ngandajika / Kabinda, d'une importance stratégique car permettant de relier les Provinces du Kasai-Oriental et Lomamai, est caractérisé par la présence d'un redoutable borbier appelée communément Diamba Kubuela, qui signifie «jusqu'au coucher du soleil ». Le sol, est composé de schiste, transformé en argile avec le contact de l'eau, suite aux abondantes infiltrations en toutes saisons. Ainsi, la méthode HIMO, n'est pas adaptée pour assurer un entretien efficace. Le Gouverneur de la province de Lomami avait tenté d'intervenir en s'appuyant sur la population riveraine, avec des moyens et une technologie peu adaptée, ce qui avait permis la facilitation du trafic durant 2 mois.

C'est ainsi que le PRODEKOR en partenariat avec la Province de Lomami, s'est investi avec une approche innovante, caractérisée par l'utilisation de la géomembrane pour le traitement du borbier.

L'opération a consisté à purger le sol argileux, de poser une première couche d'engrènement, de placer la géomembrane et de recharger la bande de roulement

avec des matériaux graveleux.



b) Concernant le partenariat

Une Convention de Subside a été signée entre la CTB/PRODEKOR et le Gouvernement Provincial de LOMAMI en vue de réhabiliter ce tronçon. Les deux parties ont mutualisé leurs ressources pour renforcer le partenariat et surtout l'appropriation. C'est ainsi que la Province a mobilisé toute la logistique nécessaire et les ressources humaines d'appui, alors que le PRODEKOR a facilité par la fourniture du carburant et l'encadrement avec ses équipes techniques.

3.1.2. Implication de la société civile ; un fondement pour la durabilité

a) Financement de l'entretien avec les recettes du bac de Kalelu

Le PRODEKOR a appuyé la mise en place d'un nouveau système de gestion des bacs réhabilités, dont la première expérimentation se fait au nouveau bac de Kalelu. Les acteurs impliqués lors des concertations pour la mise en place de ce nouveau système de gestion ont prévu l'affectation systématique d'une quotité des

recettes pour le traitement des points chauds sur les axes routiers conduisant au bac. Ainsi chaque fin du mois, environs 10% des recettes mensuelles du bac est placé dans un compte bancaire du bac, réservée à ce type des travaux qui seront exécutés par la COORDICLER de Baluba Shankadi.

b) Réduction des tracasseries

Le Comité de gestion du bac a pris d'importantes mesures qui ont permis l'éradication de barrières de tracasseries sur l'axe menant au bac. Ainsi, les couts de transport sur cet axe ont baissé et la population s'est réjouie de ses initiatives.

3.1.3. Engagement de chefs coutumier ; une assurance pour l'appropriation

L'implication des chefs et leaders locaux dans le processus de sensibilisation, appui à la structuration, formation et installation des CVD, CLER et COORDICLER a permis le renforcement de l'appropriation des interventions. En effet, ces leaders ont facilité la mobilisation des populations et ont porté les messages « de changement ».



3.2. Analyse des engagements stratégiques et pistes de solutions

Engagements	Analyse de l'engagement	Propositions de solutions
Prise en charge du fonctionnement de la CPR par les gouvernements provinciaux	Les gouvernements provinciaux ont inscrit dans leurs budgets des montants à affecter pour le fonctionnement de la CPR ; cependant, l'exécution n'est pas encore effective.	Renforcer le dialogue politique au niveau provincial et appuyer à l'exécution des budgets
Non-respect de la réglementation routière	Quelques mesures pour la réduction des tracasseries et pour le respect des barrières de pluie sont prises ; Cependant, il n'y a pas encore d'actions concrètes pour le respect du tonnage	Faire fonctionner la brigade Mobile de Contrôle pour renseigner sur les cas de non-respect et d'appuyer l'autorité à prendre des mesures de correction

3.3. Les principales difficultés

Contraintes	Description des recommandations	Acteur
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

3.4. Enseignements tirés

Enseignements tirés	Public cible
<p>Emergence et renforcement du secteur privé : avec les actions d'appuis à la professionnalisation des COORDICLER, le partenaire va disposer d'acteurs expérimentés et disponibles pour assurer un entretien correct des routes. Le Gouvernement doit mobiliser les fonds nécessaires pour un entretien régulier, gage d'une praticabilité en toutes saisons.</p>	<p>Institutions congolaises</p>
<p>Amélioration de capacité de la société civile : les actions de soutien à la dynamisation de 150 Comités Villageois de Développement (CVD) a permis d'avoir un contrepoids pour que les citoyens puissent exercer leurs droits, à jouer un rôle important pour un dialogue inclusif.</p>	<p>Populations</p>
<p>Amélioration de la durabilité et renforcement de l'appropriation : grâce aux actions de renforcement institutionnel de l'IPDR, de la CPR, de la DPEDD, du SNIR, des ETD et des AT, le PRODEKOR a contribué au renforcement de maîtrise d'ouvrage provinciale. En effet, cette mobilisation des services étatiques a permis de fournir un service de proximité, aux « détenteurs de droits » et pour remplir le contrat social envers les administrés avec reddition des comptes.</p>	<p>Gouvernements (Central Provincial)</p>
<p>Prise en compte des droits des femmes, pour la réduction des inégalités : avec les actions orientées sur les causes structurelles de l'exclusion, le PRODEKOR a permis une progression de 23 % de la représentativité des femmes dans les instances de décision, ce qui a contribué à accroître l'autonomisation, la sororité et la réduction des violences sexuelles.</p>	<p>Femmes Administration congolaise</p>
<p>Prise en compte du changement climatique : les actions mises en place par le Programme ont renforcé la résilience des populations face aux changements climatiques. La réalisation de puits-carbone, sur une superficie de 150 hectares, avec une gestion communautaire pour l'exploitation du bois, va renforcer la cohésion sociale et réduire la pression anthropique sur les ressources naturelles.</p>	<p>Société civile</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>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.		

2. EFFICIENCE DE LA MISE EN ŒUVRE JUSQU'À CE JOUR : le degré dans lequel les ressources de l'intervention (fonds, expertise, temps, etc.) ont été converties en résultats de façon économe.

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

Évaluation de l'EFFICIENCE : note totale	A	B	C	D
		X		

2.1 Dans quelle mesure les inputs (finances, RH, biens & équipements) sont-ils correctement gérés ?

A	Tous les inputs sont disponibles à temps et dans les limites budgétaires.
X B	La plupart des inputs sont disponibles dans des délais raisonnables et ne nécessitent pas d'ajustements budgétaires considérables. Une certaine marge d'amélioration est cependant possible.
C	La disponibilité et l'utilisation des inputs posent des problèmes qui doivent être résolus, sans quoi les résultats pourraient courir certains risques.
D	La disponibilité et la gestion des inputs comportent de sérieuses lacunes qui menacent l'atteinte des résultats. Des changements considérables sont nécessaires.

2.2 Dans quelle mesure la mise en œuvre des activités est-elle correctement gérée ?

A	Les activités sont mises en œuvre dans les délais.
X B	La plupart des activités sont dans les délais. Certaines sont retardées, mais cela n'a pas d'incidence sur la fourniture des outputs.
C	Les activités sont retardées. Des mesures correctives sont nécessaires pour permettre la fourniture sans trop de retard.
D	Les activités ont pris un sérieux retard. Des outputs ne pourront être fournis que moyennant des changements majeurs dans la planification.

2.3 Dans quelle mesure les outputs sont-ils correctement atteints ?

A	Tous les outputs ont été et seront plus que vraisemblablement livrés dans les temps et de bonne qualité, ce qui contribuera aux outcomes planifiés.
X B	Les outputs sont et seront plus que vraisemblablement livrés dans les temps, mais une certaine marge d'amélioration est possible en termes de qualité, de couverture et de timing.
C	Certains outputs ne s(er)ont pas livrés à temps ou de bonne qualité. Des ajustements sont nécessaires.
D	La qualité et la livraison des outputs comportent et comporteront plus que vraisemblablement de sérieuses lacunes. Des ajustements considérables sont nécessaires pour garantir au minimum que les outputs clés seront livrés à temps.

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

4.2. Décisions prises par le Comité de pilotage et suivi

Décisions	Période d'identif	Actions	Resp.	Deadline	Avancement	Statuts
Prise en charge du financement du fonctionnement de la CPR par les Provinces	déc-16	Inscriptions financières dans les budgets des Provinces	Provinces	Q2 / 2018	En cours	
Gravillonnage de l'axe BakwaMulumba-Ngandajika	déc-16	Positionnement des engins du PRODEKOR, en attendant la mobilisation des engins de la Province	Province Lomami + PRODEKOR	Q1 / 2018	En cours	
Non-respect de la réglementation routière	déc-16	Quelques mesures pour la réduction des tracasseries et pour le respect des barrières de pluie, mais pas encore d'actions concrètes pour le respect du tonnage	Provinces + Gouvernement central			
Faire ressortir dans le bilan financier du PRODEKOR le montant correspondant aux travaux suspendus, suite à la décision ministérielle (1,445 million)	déc-17	Déjà intégré	PRODEKOR	Q1 / 2018	Déjà intégré	
Prolongation de la durée de mise en œuvre du Programme d'une année	déc-17	Déjà intégré	SMCL	Q4 / 2017	Déjà intégré	

4.3. Cadre logique mis à jour et révision des indicateurs

La sélection des indicateurs s'est faite au cours de l'atelier baseline, qui a réunis tous les partenaires du Programme (Octobre 2015). Les principaux critères de sélection sont la fiabilité et la possibilité de collecter les données permettant de renseigner les progrès réalisés par le projet à une période précise.

	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification
Objectif Global	<ol style="list-style-type: none"> 1. Augmentation du trafic (routier et fluvial) 2. Réduction du temps de trajet 3. Réduction des coûts de transport 	<ul style="list-style-type: none"> - Comptage du trafic par les CLER, Transcom, - Sondages
Objectif Spécifique	<ol style="list-style-type: none"> 3. Km de routes praticables en toute saison 4. Km de fleuve réhabilités et praticables 5. La vitesse moyenne de parcours est maintenue en toute saison par catégorie d'engins 6. Les impacts environnementaux sont analysés (via les EIE) et atténués 7. Contribution permanente chiffrée de l'état congolais répondant au besoin de l'entretien 	<ul style="list-style-type: none"> - Information dans le système SIG de la cellule technique - Statistiques au niveau des accès des routes retenues - Rapports périodiques (COORDICLER, CLER, IPDR, CPR)
Résultat 1	<ol style="list-style-type: none"> 1. CPR opérationnelle et transparente 2. Les effectifs nécessaires pour le bon fonctionnement de la cellule sont opérationnels 3. Les plans individuels de développement sont exécutés comme prévu. 4. % du réseau introduit dans le système SIG 5. % de l'information sur le réseau dans le système SIG adaptée trimestriellement 	<ul style="list-style-type: none"> - Rapports des activités de la CPR - Rapports annuels - Système de suivi interne - Base de données CPR

Résultat 2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rapports disponibles (études de base, analyse multicritère) 2. Priorisation faite 3. Existence du PGES 4. PGES exécuté 5. Augmentation du nombre de personnes spécialisées en HIMO 6. Réhabilitation de « x » km de routes 7. Réduction du temps de trajet 8. Réhabilitation de « x » bacs 9. Construction de « x » bacs 10. Réhabilitation de « x » km de petites voies fluviales 11. Construction de « x » embarcadères 	<ul style="list-style-type: none"> - Rapports des activités - Rapports annuels du programme - PV des réunions CPR - Base de données SIG (PRODEKOR et MPTPI) - PV de réception des marchés de travaux et des services
Résultat 3	<ol style="list-style-type: none"> 12. Nombre de structures locales appuyées 13. Entretien de « x » km de routes pendant « y » temps 14. Qualité moyenne de l'entretien 15. Nombre de personnes formées en HIMO 16. Hommes/jours de travail créés 17. Nombre de CLER professionnalisés et autonome 18. Entretien de « x » Km de voies navigables en « y » temps 19. Nombre de bacs qui sont gérés de manière durable et transparente 	<ul style="list-style-type: none"> - Rapports des activités - Rapports annuels des CLER, COORDICLER - Fiches d'abattement - Système de suivi interne - PV des réunions - Base de données SIG
Résultat 4	<ol style="list-style-type: none"> 30. L'étude sur la réglementation routière existante disponible 31. Nombre de personnes directement touchées par les activités de sensibilisation 32. Nombre de plaintes de tracasseries 33. Nombre d'installations de réglementation du trafic mise en place 34. Pourcentage des véhicules surchargés 35. Cas de non-respect des barrières de pluie 	<ul style="list-style-type: none"> - Rapports des activités - Rapports annuels - PV des réunions de la CPR - Statistiques de comptage/de contrôle/de pénalisation par l'autorité congolaise - PV des réunions de la Commission Permanente de la Circulation Routière

4.4. 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
MTR (enregistrement du rapport)	OUI, Q3 / 2017
Missions de backstopping Infrastructures	Octobre 2014
Missions de backstopping Gouvernance	Octobre 2017

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

4.6. Ressources en termes de communication

4.6.1. Les clubs d'écoute, une stratégie efficace pour améliorer l'appropriation

A travers des structures locales, le PRODEKOR s'emploie à réhabiliter et entretenir les routes de desserte agricole de la province du Kasai Oriental en vue d'une mobilité des personnes et de leurs biens en toutes saisons.

Mais tous ces efforts pour rendre ces routes fonctionnelles en tous temps sont mis en mal par certains comportements venant des usagers et qui sont de nature à rendre inefficaces les interventions du programme.

Pour pallier à ce problème, le PRODEKOR a prévu, dans sa stratégie de communication, de mener certaines activités de CCC visant la sensibilisation des différents acteurs du secteur routier et du grand public sur les bonnes pratiques d'utilisation du réseau routier.

Parmi ces activités figurent des campagnes de sensibilisation dans les médias locaux, sous forme d'émissions interactives, sur des sujets touchant à l'appropriation des routes par les bénéficiaires et le respect de la réglementation routière.

Dans le souci de faire un bon monitoring des dites émissions et d'obtenir un feedback des auditeurs en vue d'en améliorer le contenu, il s'avère donc impérieux de créer des clubs d'écoute à travers le rayon d'action du programme.

Les clubs d'écoutes devraient réaliser les tâches suivantes :

- Suivre les différents programmes de la CTB diffusés par les chaînes locales et remplir les fiches de monitoring
- Proposer, à la lumière de l'évolution des débats, des améliorations et ajustements dans la présentation des émissions ou la programmation des sujets à débattre
- Favoriser, dans leurs communautés respectives, des discussions autour des thèmes gravitant sur la route et son apport dans le développement communautaire en vue d'interagir avec différents acteurs et hommes des médias lors des émissions interactives.

4.6.2. Sensibilisation des élèves ; nouveau départ pour un engagement citoyen

L'objectif visé par cette campagne de sensibilisation était de donner, à ces futurs usagers de la route et potentiels transporteurs ou camionneurs, des informations précises sur les interventions du PRODEKOR, les bonnes pratiques d'utilisation du réseau routier et la protection de l'environnement.

La campagne s'est déroulée sous forme de théâtres populaires, interprétés par une troupe locale, suivis des séances d'échanges supervisés par trois inspecteurs de l'ETFP.

Au total, quinze séances ont été réalisées en trois vagues de cinq prestations et chaque vague comportait une thématique bien précise liée soit aux bonnes pratiques d'utilisation du réseau routier, soit à la protection de l'environnement.

Prévue pour une cible de 400 élèves et 50 enseignants, la campagne a touché 1200 élèves dont 464 filles et 70 enseignants.

L'engouement rencontré durant le déroulement de cette activité est dû au choix de la stratégie (théâtres populaires) et à la pertinence des sujets décortiqués qui cadrent avec la curiosité tant des élèves que des enseignants.

Les responsables des écoles ainsi que les enseignants ont trouvé cette formule très intéressante et innovante dans la mesure où elle permet une interaction plus conviviale avec les élèves sur des sujets qui relèvent de l'éducation civique où les élèves sont généralement très peu participatifs.

Dans certaines écoles, comme ESGTK, MAZZARELO et TUJUKAYI, l'option a été levée par les responsables des établissements d'intégrer les aspects liés aux bonnes pratiques d'utilisation du réseau routier et de la protection de l'environnement dans le cours de civisme.

De leur côté, les inspecteurs de l'ETFP ont bien accueilli cette expérience et ont souhaité de voir l'activité s'étendre à d'autres formations d'enseignement technique et de formation professionnelle.