

RAPPORT DE RESULTATS 2017 PROGRAMME DE DESENCLAVEMENT DANS LA TSHOPO (PRODET) RDC 121 78 11



Photos et illustration couverture

1	2
3	4

1 : Travaux sur route Territoire d'Opala novembre 2017

2 : Route Yaoseko - Yakusu remise à la Province de la Tshopo le 1^{er} avril 2017 ; photo avril 2017

3 : Bac 35T rénové positionné à Yatolema ; traversée de la Lobaie ; octobre 2017

4 : Carte de la zone d'intervention : axes routiers réhabilités

© 1, 3, 4 : ENABEL / PRODET

© 2 : CPR Tshopo

Sommaire

SOMMAIRE	3
ACRONYMES.....	5
1 APERÇU DE L'INTERVENTION.....	7
1.1 FICHE D'INTERVENTION.....	7
1.2 EXECUTION BUDGETAIRE.....	8
1.3 AUTOEVALUATION DE LA PERFORMANCE.....	10
1.3.1 <i>Pertinence</i>	10
1.3.2 <i>Efficacité</i>	10
1.3.3 <i>Efficiéce</i>	12
1.3.4 <i>Durabilité potentielle</i>	14
1.4 CONCLUSIONS	14
2 MONITORING DES RESULTATS.....	16
2.1 ÉVOLUTION DU CONTEXTE.....	16
2.1.1 <i>Contexte général</i>	16
2.1.2 <i>Contexte institutionnel</i>	16
2.1.3 <i>Contexte de gestion : modalités d'exécution</i>	17
2.2 PERFORMANCE DE L'OUTCOME.....	19
2.2.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	19
2.2.2 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	19
2.3 IMPACT POTENTIEL.....	20
2.4 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1.....	21
2.4.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	21
2.4.2 <i>État d'avancement des principales activités</i>	21
2.4.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	21
2.5 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2.....	23
2.5.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	23
2.5.2 <i>Etat d'avancement des principales activités</i>	23
2.5.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	24
2.6 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 3.....	26
2.6.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	26
2.6.2 <i>État d'avancement des principales activités</i>	26
2.6.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	26
2.7 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 4.....	28
2.7.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	28
2.7.2 <i>État d'avancement des principales activités</i>	29
2.7.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	29
2.8 THEMES TRANSVERSAUX.....	30
2.8.1 <i>SIG</i>	30
2.8.2 <i>Genre</i>	35
2.8.3 <i>Environnement</i>	35
2.9 GESTION DES RISQUES.....	37
2.11 GESTION DES ENGAGEMENTS	42
3 PILOTAGE ET APPRENTISSAGE.....	50

3.1	REORIENTATIONS STRATEGIQUES	50
3.2	RECOMMANDATIONS.....	50
3.3	ENSEIGNEMENTS TIRES.....	51
4	ANNEXES.....	53
4.1	CRITERES DE QUALITE.....	53
4.2	SYNTHESE DE L'ANALYSE DES CRITERES DE QUALITE.....	57
4.3	DECISIONS PRISES PAR LE COMITE DE PILOTAGE ET SUIVI.....	58
4.4	APERÇU MORE RESULTS	64
4.5	RAPPORT « BUDGET VERSUS ACTUELS (2017) ».....	65
4.6	RESSOURCES EN TERME DE COMMUNICATION.....	67

Acronymes

ACE	Agence Congolaise pour l'Environnement
AG	Assemblée Générale
ASBL	Association Sans But Lucratif
APV	Projet d'Appui à la Production Vivrière
ASS	Projet d'Appui au Secteur Semencier
ATI	Assistant Technique International
ATN	Assistant Technique National
BD	Bande Dessinée
CLER	Comité Local d'Entretien Routier
CLESB	Comité Local d'Entretien, Sécurité et Balisage
COORDICLER	Coordination des CLER (niveau territoire)
CPE	Commission provinciale de l'Environnement
CPR	Commission provinciale routière
CS	Convention spécifique
CSC	Cahier Spécial des Charges
CTB	Agence Belge de Développement
CVD	Comité Villageois de Développement
DPITPR	Division Provinciale des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction
DTF	Dossier Technique et Financier
DVDA	Direction des Voies de Desserte Agricole
EDUT	Programme d'appui à l'Education dans la Tshopo Province Orientale
EIES	Etude d'Impact Environnemental et Social
ENABEL	Agence Belge de Développement (depuis 1 ^{er} janvier 2018)
Env	Environ
ETD	Entité territoriale décentralisée
EUR	Euro
Fonct	Fonctionnel
FONER	Fonds National d'Entretien Routier
HIMO	Haute Intensité de Main-d'œuvre
IES	Impact Environnemental et Social
IPAPPEL	Inspection Provinciale de l'Agriculture, de la pêche et de l'élevage
IPDR	Inspection Provinciale du Développement Rural
IOV	Indicateurs Objectivement Vérifiables
ITPR	Infrastructures, Travaux Publics, Reconsctuction
ONG(D)	Organisation Non Gouvernementale (de Développement)
M&E	Monitoring et évaluation
OR	Office des Routes
OVD	Office des Voiries et Drainage
PAIDECO	Programme d'Appui Institutionnel au Développement Communautaire
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 la Tshopo

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
RN 7	Route Nationale 7 (section Kisangani – Opala)
RP 408	Route Provinciale 408 (Section Simi-Simi – Opala)
RR	Représentant Résident d'ENABEL en RDC
SIG	Système d'Information Géographique
SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
SNIR	Service National de l'Information Rurale
SNCOOP	Service National des Coopératives et des Organisations Paysannes
TDR	Termes de Référence

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	2017

1.2 Exécution budgétaire

TYPE	LIBELLE	Budget €	Dépenses 2014 - 2015	Dépenses 2016	Dépenses 2017 arrêtés au 31.12.2017	Solde 31.12.2017	% Exécuté 31.12.2017
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	119 011	43 197	409 663	29
R 2	Un réseau multimodal de transport est réhabilité	8 475 440	334 127	1 451 328	1 617 706	5 072 279	40
R 3	Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	4 601 120	1 093 009	647 600	91 187	2 769 324	40
R 4	Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées.	350 000	0	0	1 119	348 881	0
X	Réserve budgétaire	319 283	0	0	0	319 283	0
Z	Moyens Généraux	5 674 157	989 474	1 363 849	1 108 747	2 212 087	61
	TOTAL	20 000 000	2 424 740	3 582 788	2 861 956	11 131 517	44

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

Durée des études de base du programme (mois)	Durée de mise en œuvre des activités du programme (mois)	Délai d'exécution	Date de démarrage	Date d'évaluation	Délai écoulé (mois)	% délai exécuté
12	60	72	06/11/2014	31/12/17	38	53

Les taux d'exécution en termes financiers et de délais peut paraître problématique. La tendance d'exécution financière était à la hausse fin 2016. Suite à une décision ministérielle de mai 2017, les travaux de désenclavement ont été suspendus ; seuls 4 marchés allotés ont pu être contractualisés. Les autres marchés notifiés ont été annulés et la procédure des autres marchés

(construction d'ouvrages de franchissement) a été interrompue. Cela explique l'interruption de la tendance haussière de l'exécution de marchés relatifs aux travaux de désenclavement. Des mesures de restriction de trésorerie ont aussi été édictées mais elles n'ont pas ou plus eu d'impact sur l'exécution financière du programme étant donné que la suspension des travaux de désenclavement avait été actée dans la programmation actualisée.

Données financières des mesures de suspension des travaux de désenclavement dans la Tshopo :

Marchés de travaux programmés 2017 (1er semestre)				
<i>Nature</i>	<i>Nombre</i>	Montants totaux (EUR)		
		Notifiés	Contractualisés	Estimés
Réhabilitation routière	7	870 825		
	4		509 957	
Ouvrages d'art	8			1 190 000

Marchés de travaux exécutés

<i>Nature</i>	<i>Nombre</i>	<i>Montants</i>
Réhabilitation routière	4	509 957
Ouvrages d'art	0	0

Marchés de travaux annulés

<i>Nature</i>	<i>Montants</i>
Réhabilitation routière	360 868,00
Ouvrages d'art	1 190 000,00
	1 550 868,00

<i>Incidence budgétaire 2017</i>	
Ligne budgétaire réhab	3 570 533,00
Montant travaux projetés	3 302 020,00
Montants travaux annulés	1 550 868,00
% réduction des marchés de travaux	46,97

1.3 Autoévaluation de la performance

1.3.1 Pertinence

	Performance
Pertinence	A

Le PRODET, 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 de transport des biens et des personnes.

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.

Il reste à vérifier si l'entretien de routes remises au maître d'ouvrage après leur réhabilitation sera effectif. Traditionnellement cet entretien est quasi inexistant et cette tradition accélère le retour aux situations préexistantes. A l'heure de ce rapport, la tradition persiste.

Aborder le transport sous l'angle de la multimodalité est très pertinent dans une région où les voies navigables constituent, de manière significative, une réelle alternative pour le transport des marchandises pondéreuses. Dès avant toute intervention, le coût du transport par voie fluviale est très concurrentiel (-40%) mais les modes de transport fluvial et routier cohabiteront car complémentaires.

Le PRODET, en désenclavant prioritairement les zones de production agricole par cantonnement en 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	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 réalisés.

La Commission Provinciale Routière (CPR) est installée et fonctionne. Elle se réunit mensuellement et exerce un rôle de surveillance du réseau et d'appui au Ministre provincial des infrastructures et travaux publics et aux services de son administration.

Une base de données est en voie d'élaboration sur les ouvrages d'art du réseau routier. Le PRODET élabore cette base de données pour les territoires dans lesquels il est présent ; la CPR doit élaborer cette base de données pour les autres territoires. La CPR dispose également d'un SIG chargé de l'élaboration des cartes du réseau. La répartition des tâches de cartographie entre la CPR et le PRODET est identique à celle de la base de données sur les ouvrages d'art.

Les Assemblées Générales sont tenues également selon les dispositions

prévues (2 AG annuelles). Les changements dans l'exécutif provincial ont perturbé l'organisation des AG mais ne l'ont pas empêchée.

La CPR organise des missions d'inspection du réseau et ses rapports constatent normalement les faits. Le rapport de la CPR relatif à la remise à la province par le PRODET de 440 km de pistes a servi de base à cette reprise notamment en constatant l'état du réseau proposé à la reprise. Le dernier rapport d'inspection de la CPR (novembre 2017) constate le désastre de l'absence d'entretien sur la RN7 suite à la défaillance capacitaire des opérateurs contractés par l'Office des Routes.

La Convention de subside passée avec l'Inspection provinciale du développement rural n'a pas été renouvelée immédiatement en raison de la faiblesse des rapports d'exécution présentés et donc des doutes quant à la manière d'exécuter la convention au niveau du partenaire. Après plusieurs réunions, une meilleure compréhension s'est installée mais la transition CTB / ENABEL pourrait retarder la passation d'une nouvelle convention de subside qui devrait être conclue avec l'IPDR conjointement par le PRODAT et le PRODET.

L'ancrage institutionnel impliquant les services déconcentrés et décentralisés de la province a permis la mise à disposition d'une dizaine d'ingénieurs détachés de l'IPDR et de la DPITPR pour le contrôle des travaux de réhabilitation et d'entretien à travers des Protocoles d'Accord et Lettres d'Entente. Ces protocoles ont été renouvelés pour six mois en attente d'une vision plus claire en ce qui concerne la reprise éventuelle des travaux de désenclavement. Etant donné que le PRODET va focaliser ses interventions 2018 sur des activités liées au transport fluvial, il est concevable de prévoir une réorientation des agents surnuméraires pour les travaux routiers vers une capacitation pour l'appui aux voies navigables notamment en les formant sur les techniques d'hydrologie.

Les travaux d'entretien courant du réseau routier en « HIMO » ont été confiés aux Comités locaux d'entretien routier (CLER) et aux Coordinations des comités locaux d'entretien routier (COORDICLER) par le biais de conventions de subsides après l'exécution de travaux de réhabilitation à l'entreprise. Le quasi ensemble des routes réhabilitées a été remis à la province le 1^{er} avril 2017. L'entretien incombant à la province par le biais de différents intervenants (OR et DVDA) qui ont chacun leurs spécificités d'intervention. OR : entretien par des entreprises ; DVDA : entretien par l'intermédiaire des CLER. Des CLER ayant œuvré dans le cadre du PRODET exécutent actuellement des travaux d'entretien pour le compte de la DVDA (axe Kisangani – Isangi) ; d'autres ont été utilisés par le PRODET dans le cadre d'intervention ponctuelles notamment dans des travaux de stabilisation. Ils seront encore utilisés dans un programme de gravillonnage sur le segment Yate – Opala puis à nouveau pour l'entretien routier ordinaire après la période de garantie (1 an) des travaux réalisés.

Le PRODET contribue à la construction et la rénovation de bacs affectés au réseau de la Tshopo. La gestion mutualisée de ces bacs a fait l'objet d'un accord-cadre entre l'Office des Routes et la CTB qui doit être renouvelé. Deux missions de contrôle ont été diligentées en 2017. Le PRODET constate une tendance à vider les caisses chaque fin de mois. Le réseau routier dispose des bacs indispensables et permettant un trafic permanent.

1.3.3 Efficience

	Performance
Efficience	B

Les 440 km de routes réhabilitées au cours des deux premières années du PRODET ont été reprises par la Province de Tshopo le 1^{er} avril 2017.

La poursuite des travaux de réhabilitation est hypothéquée par la teneur d'une note instruction du 15 mai 2017.

L'ensemble des pistes réhabilitées à ce jour par le PRODET atteint 641 km, soit 73% de la programmation. (Déprogrammation de 47 % des marchés de travaux).

Tous les marchés relatifs à la réalisation d'ouvrages d'art de franchissement sur le réseau à réhabiliter ont été suspendus après le 22 mai 2017¹.

La mesure de suspension remet en question la synergie PRODET/PRODAT puisque les investissements prévus concernaient uniquement le désenclavement des bassins de production agricole.

Les accords d'exécution avec l'Office des Routes se sont tous révélés problématiques. Il semble que les conceptions de l'efficience et de l'efficacité ne sont pas identiques au sein des deux entités partenaires. Cette conception différente a été confirmée fin 2017 lorsqu'à nouveau le PRODET a voulu faire confiance à l'Office des Routes dans le cadre de la réparation des ponts de l'axe Kisangani – Isangi et dans le traitement des bancs de sable présents sur la route Kisangani – Opala.

Le tableau de la page suivante renseigne sur les travaux réalisés dans le cadre du PRODET et leur pourcentage par rapport à la programmation:

¹ Date de la notification à la Direction du PRODET des mesures suspensives des travaux de désenclavement
Rapport de résultat 2017 PRODET

Réseau	Long. (km)	%
Nombre de km retenus	878,1	100
Travaux terminés	641,04	73
Reste à réhabiliter	9,06	1
Marchés non contractualisés (3)	111	13
Restant-projetés	117	13

Ponts	Nombre	%
Nombre d'ouvrages retenus	74 (834,5 ml)	100
Travaux terminés	15 (319 ml)	20
Procédures de marchés suspendues (8)	31 (208 ml)	42
Restant-projetés	28 (307,5 ml)	38

Bacs	Nature de l'intervention	Statut
Bac Yatoléma	Réhab.	Terminé
Bac Kisangani piéton	Réhab.	En préparation
Ancien bac Isangi	Réhab.	En préparation

D'un point de vue programmation du désenclavement régional en relation avec la localisation des bassins de productions où intervient le PRODAT, l'efficacité améliorée souhaitée et conséquence normale de la programmation initiale 2017 n'a pas pu être obtenue.

1.3.4 Durabilité potentielle

	Performance
Durabilité potentielle	B

Si l'autoévaluation de ce critère avait été datée ou arrêtée au 1^{er} juin 2017. Nous aurions alors attribué un « B ». A cette époque un certain nombre d'indices convergents laissaient augurer d'un entretien repris par le maître d'ouvrage et satisfaisant. La suite des événements donnent tort à cette espérance et donc dégradent la probabilité de durabilité des investissements consentis dans le PRODET

La durabilité du PRODET à ce moment résidait :

- 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 Fonds National d'Entretien Routier (FONER) dans les processus qui facilitent le transfèrement de réseaux réhabilités.

Le PRODET, comme tous les utilisateurs du réseau routier, doit constater l'absence notoire d'entretien sur le segment Lubunga – Yatolema de la RN7 exécuté par l'OR et la dégradation de ce segment évaluée à 75% par la CPR. A l'heure de la rédaction de ce rapport le temps de voyage entre les deux localités est de 4 heures par temps sec ; il était de 1h30 en avril 2017.

La durabilité des travaux de réhabilitation des routes est faible en raison et de l'absence d'entretien et des principes d'aménagement qui ont été arrêtés dans la formulation du programme (routes en terre non latérisées, non compactées).

Les conclusions de l'autoévaluation de ce critère mentionnées dans le rapport de résultats 2016 restent pertinentes :

« 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 trois ans d'existence, le PRODET reste pertinent, assez efficace et durable. L'adéquation des moyens mis en œuvre pour l'obtention des résultats

reste perfectible. 2017 a été une année perturbée pour le PRODET.

- La décision de suspension des travaux de désenclavement prise en mai 2017 sur initiative ministérielle belge a fortement influencé l'atteinte de résultats pour le PRODET.
- La programmation logique et progressive d'une série d'aménagements routiers a été interrompue. Seule la mise en œuvre, par contractualisation, de travaux de réhabilitation de routes de desserte agricole a été possible. Uniquement dans le territoire d'Opala et sans possibilité de procéder aux marchés de construction des ouvrages d'art, ce qui contrarie et la logique d'aménagement et sa compréhension par les tiers. L'explication de cette situation n'a pas été simple et a engendré des tensions avec les partenaires.

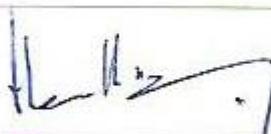
Le PRODET a, enfin mais timidement, démarré une activité réellement tournée vers la multimodalité en s'intéressant à la navigabilité sur le réseau navigable présent dans la zone d'intervention. 2018 verra la concrétisation de cet intérêt en programmant :

- les études hydrologiques indispensables
- les formations nécessaires à un appui réel à la navigation fluviale secondaire notamment en vue du balisage et à l'aménagement de lieux de chargement et déchargement le long de la voie d'eau permettant le désenclavement des bassins de production agricole par les voies navigables en complément d'un système routier de transport.

Même si aujourd'hui le coût du transport par voie navigable est inférieur au coût du transport terrestre, il y a lieu de sécuriser les transbordements. Le transport fluvial secondaire est assuré actuellement par des baleinières construites localement par des artisans spécialisés. On doit considérer ce système de transport comme adapté à la situation actuelle. L'expérimentation dans un appui à la multimodalité du transport apportera sans doute les données permettant d'affiner l'avis.

Le contexte économique-social est fragile et pourrait s'être dégradé ; cela aussi est un élément intervenant dans l'appréciation des performances mais aussi dans l'esprit qui doit sous-tendre les programmations

La décentralisation est en construction. Les changements fréquents dans l'exécutif provincial ne facilitent pas le long terme pour la création d'une collaboration constructive.

Fonctionnaire exécution ENABEL

André Marthoz ATI/Responsable du PRODET a.i

2 Monitoring des résultats²

2.1 Évolution du contexte

2.1.1 Contexte général

Le gouvernement provincial qui avait été constitué le 30 mai 2016 a fait place à un nouveau. Celui-ci a été nommé le 21 novembre 2017. Cela implique de nouveaux contacts ré-explicatifs des programmes de la Tshopo auprès de l'exécutif provincial qui ne comporte aucun membre de l'ancien gouvernement.

La situation politique générale reste sous-tendue par la fin du mandat présidentiel et l'organisation des élections le 23 décembre 2018. La société civile semble de plus en plus mobilisée par cette échéance politique.

Le Franc Congolais s'échange à présent à Kisangani à 1 600 francs pour un dollar américain, soit une dépréciation annuelle de 28% contre 36% en 2016. Cette situation, dans une économie « dollarisée » pour certains types de transactions ou revenus, reste préoccupante en ce qui concerne les revenus des paysans pour lesquels le terme de l'échange continue de se dégrader.

2.1.2 Contexte institutionnel

Le PRODET en réfère institutionnellement à des services déconcentrés de l'Etat notamment en ce qui concerne l'encadrement. 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. Des interprétations divergentes des acteurs sur le positionnement, le rôle de l'autorité provinciale vis-à-vis des Inspections provinciales des services techniques déconcentrés existent.

La loi organique 16/001 du 3 mai 2016, en principe applicable six mois après sa promulgation, fixe l'organisation des services publics du pouvoir central, des provinces et des entités territoriales décentralisées. Cette loi organique entérine le principe de trois fonctions publiques sans liens hiérarchiques entre elles. Les compétences propres ne sont pas précisées mais le principe de spécialité est acquis; elles devraient donc être résiduelles et/ou liées aux compétences propres des pouvoirs qui doivent les organiser.

La SMCL du PRODET a lieu concomitamment avec celle du PRODAT et est présidée par le Ministre provincial de l'agriculture. Une seule SMCL s'est réunie en 2017 (27.10.2017). La réunion prévue le 07 juin a été reportée suite à une décision du président des SMCL.

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

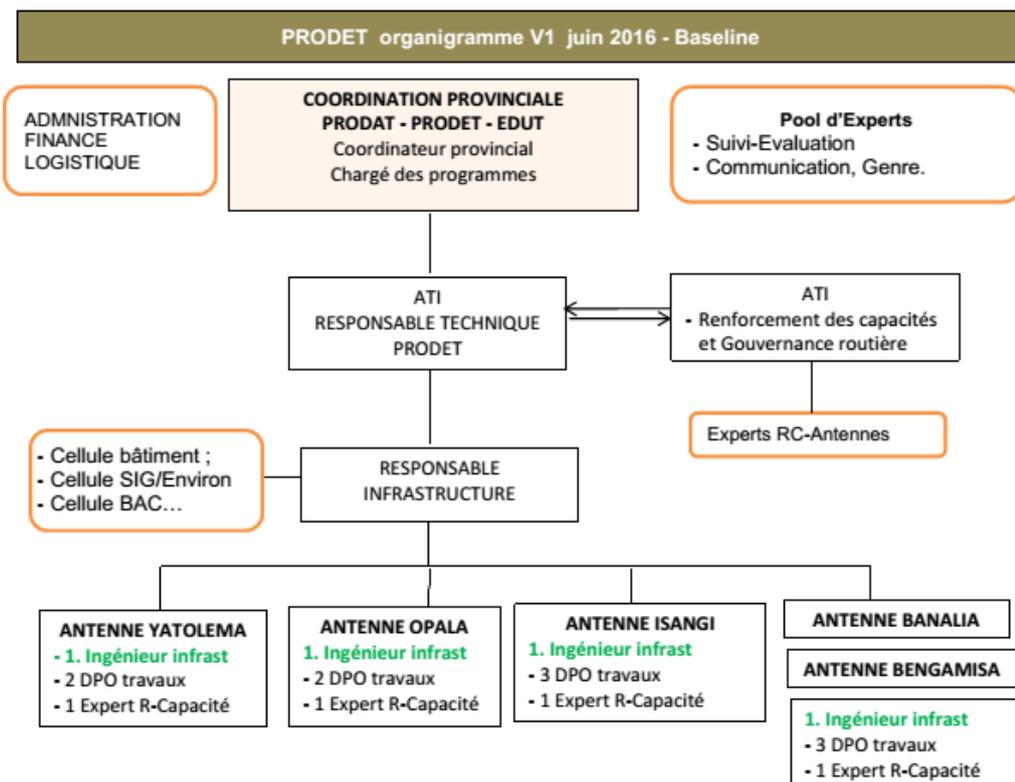
² L'impact se réfère à l'objectif général ; l'outcome se réfère à l'objectif spécifique ; l'output se réfère au résultat escompté
Rapport de résultat 2017 PRODET

2.1.3 Contexte de gestion : modalités d'exécution

La structure organisationnelle de mise en œuvre des programmes provinciaux d'ENABEL/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.

Les programmes disposent d'un service administratif, financier et logistique commun.

Ressources humaines PRODET: Le personnel ATI, ATN et agents d'exécution, nécessaire pour la mise en œuvre opérationnelle du programme figure dans l'organigramme ci-dessous présenté à la SMCL 03 du PRODET.



L'ATI responsable du programme depuis son démarrage (Vladmir Serge Okey) a démissionné en décembre 2016 et est depuis remplacé par l'ATI transversal « Renforcement des capacités et appui institutionnel » (André Marthoz). Le recrutement pour le remplacement apparaît anormalement long.

Un agent « ATN » a été recruté pour l'unité de renforcement des capacités. Il n'est pas encore pleinement opérationnel.

La première personne qui a occupé le poste d'agent « SIG » était compétente à la fois en SIG et en environnement. La personne qui l'a remplacée n'est qualifiée qu'en cartographie. Un agent qualifié pour les questions environnementales n'apparaît pas justifié à plein temps.

Les mesures de suspension de travaux de désenclavement ont été déclarées sans influence sur le dispositif du personnel. Si les mesures sont maintenues et donc entraînent une réorientation des activités, il y a lieu d'admettre que les profils des agents actuellement en place ne vont pas correspondre nécessairement aux profils nécessaires pour accélérer notamment la

concentration sur le volet fluvial de la multimodalité. La diminution du volume des activités n'est pas un bon signal pour la bonne gouvernance du programme si une réaffectation des tâches n'intervient pas.

Un ingénieur infrastructures a quitté le programme après avoir été recruté par le programme ENABEL de formation professionnelle du haut Ubangi. Il n'a pas été remplacé. Des ingénieurs DPO ont été repositionnés à Yatolema et Opala sur les chantiers d'aménagement routier.

Matériel PRODET : Le matériel et les équipements nécessaires pour la mise en œuvre du projet ont été acquis selon les procédures en vigueur (marchés publics, contrats-cadre au démarrage du programme).

Bureaux et antennes : Le dispositif d'intervention des programmes de la Tshopo comporte un bureau central à Kisangani et 5 antennes³ dans lesquelles sont affectées les compétences nécessaires au travail de proximité avec les populations et les institutions.

³ Banalia, Bengamisa, Isangi, Yatolema et Opala
Rapport de résultat 2017 PRODET

2.2 Performance de l'outcome



2.2.1 Progrès des indicateurs

Outcome: Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau multimodal fonctionnel et durable

Indicateurs ⁴	Valeur de la Baseline ⁵	Valeur année 2016 ⁶	Valeur année 2017 ⁷	Cible année 2017 ⁸	Cible finale ⁹
Longueur de voies routières et fluviales praticables en toute saison	0Km	Opala : 276 Banalia : 0 Isangi : 214	Opala: 425 Banalia: 0 Isangi : 214	Opala: 436 Banalia:106 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%		10%	10%
Taux de maîtrise d'ouvrage effective au niveau de la Province	30%	34%	44%	44%	70%
Montant cumulé des investissements de la Province dans le réseau multimodal réhabilité par la CTB	0 USD	0 USD	580 000¹⁰ USD	500 000 USD	3 000 000 USD

2.2.2 Analyse des progrès réalisés

IOV	COMMENTAIRE
Outcome¹¹ : Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau multimodal fonctionnel et durable	
Longueur de voies routière et fluviales praticables en toute saison	Résultat atteint lors de la remise à la province
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	Probabilité sur ressources propres : 0 Disponibilité de ressources FONER : env. 1 250 000 USD prévus pour l'entretien de l'ensemble des routes de la Tshopo dont env 400 000 USD pour la RN7 et env 170 000 USD pour la RP 408

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

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

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

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

⁸ La valeur cible escomptée à la fin de l'année N.

⁹ La valeur cible à la fin de l'intervention.

¹⁰ Montant débloqué par le FONER pour l'entretien des routes remises à la province le 01 avril 2017. Le décaissement réel de ce montant ne semble pas avoir été effectué en totalité

¹¹ Reprendre la formulation de l'outcome, telle qu'elle figure dans le cadre logique (DTF).

L'existence et 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...

Un indicateur que l'on peut qualifier d'informel et indirect sur le coût du transport est le prix de vente au détail de l'unité de vente du riz sur le marché de Kisangani (le « copo » ou tasse). Après réhabilitation de la route Kisangani – Opala le prix de la tasse de riz s'est stabilisé à 300 francs congolais. Cela supposait un approvisionnement régulier non tributaire de l'état de la route. Huit mois après la remise de l'axe à la province, le prix de la tasse de riz est passé à 500 francs. Sur les denrées constituant le fondement de l'alimentation locale, la dépréciation du franc congolais se ressent assez peu. L'augmentation est certainement due, en grande partie, à la dégradation de l'état de la route, celle-ci n'étant plus entretenue depuis la remise à la province nonobstant des fonds déclarés débloqués par le FONER et destinés à l'entretien de cet axe par l'Office des Routes

Montants FONER destinés à l'entretien des routes recédées à la province par le PRODET

Route	Montant (USD)
Lubunga - Opala	401 200
Simi-Simi - Isangi	172 664

2.3 Impact potentiel

L'achèvement des travaux des axes précédemment réhabilités et leur transfèrement contribuent à l'objectif du programme car il permet de comptabiliser un réseau de 639 km réhabilité et entretenu de manière certaine jusqu'en avril 2017.

La logique de l'intervention basée sur l'alignement du désenclavement au programme d'agriculture a été mise en pratique du moins dans la programmation. Les axes priorisés par PRODET sont fondamentalement ancrés dans les bassins de productions définis par PRODAT et raccordent ceux-ci à des axes principaux permettant l'évacuation des productions vers les centres commerciaux.

Le séquençage programmé des interventions a été chamboulé.

L'impact ne peut être réel que si le réseau réhabilité est et reste entretenu. Il n'existe pas d'alternative puisqu'il y a une relation directe entre l'état d'une voie de communication et le prix du transport. Même si la répercussion d'une diminution du coût du transport sur le prix final consommateur n'est pas certaine.

Il y a d'autre part nécessité d'une maîtrise d'ouvrage entièrement exercée par un seul maître d'œuvre appuyé par une plateforme d'appui comme la CPR.

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 Baseline	Valeur 2016	Valeur 2017	Cible 2017	Cible finale
Nombre des personnes formées en lien avec la maîtrise d'ouvrage	CPR: 2	CPR: 2	CPR : 4	CPR : 4	CPR : 4
	IPDR : 5	IPDR : 5	IPDR : 5	IPDR : 5	IPDR : 23
	ITPR : 5	ITPR : 5	ITPR : 5	ITPR : 5	ITPR : 15
	CPE:0	CPE:0	CPE : 0	CPE : 0	CPE : 2
% d'exécution du plan d'appui à la CPR, DP/ITPR et l'IPDR	0%	0%	30 %	30 %	100

2.4.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités ¹² 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		B		
3. Renforcement des capacités humaines			C	
4. Renforcement des capacités matérielles (bâtiment, matériel)		B		

2.4.3 Analyse des progrès réalisés

IOV	COMMENTAIRE
Output : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée	
Nombre des personnes formées en lien avec la maîtrise d'ouvrage	La convention de subside passée avec l'IPDR et exécutée en 2017 renseigne sur le nombre d'agents formés notamment sur le concept du patrimoine routier. Leur rôle dans la maîtrise d'ouvrage est limité. 5 agents de l'IPDR sont par ailleurs affectés au programme en qualité de DPO et y exercent des missions en relation avec la maîtrise d'ouvrage
% d'exécution du plan d'appui à la CPR, DP/ITPR et l'IPDR	L'appui à la DP/ITPR n'a pas encore pu se concrétiser par une convention de subside en raison d'une position trop attentiste du partenaire. Les appuis à la CPR et à l'IPDR sont conformes aux prévisions

¹² 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.

La CPR est en place et fonctionne plutôt bien. Le secrétariat technique en constitue l'organe permanent et les assemblées générales bisannuelles se réunissent de manière constructive ; Les ministres provinciaux concernés par le domaine d'intérêt de la CPR (Travaux publics, Transport, Plan) ont participé aux AG (2) de la CPR. Le fonctionnement est assuré par un appui du PRODET sous forme d'une convention de subside. Le montant actuel du fonctionnement mensuel pourra être assumé par le budget provincial à la fin des subventions PRODET.

Le financement de l'entretien routier fait l'objet d'idées et de propositions. La création d'un instrument financier hors budget ordinaire et alimenté par plusieurs sources pourrait être une solution qui rassurerait les bailleurs de fonds inquiets en raison de la faiblesse des ressources budgétaires de la province et du principe d'universalité du budget. Les fonds FONER destinés à l'entretien du réseau n'ont pas été dirigés vers la province mais vers l'Office des Routes et la DVDA. La maîtrise d'ouvrage provinciale devrait pourtant être complète pour mener une politique d'investissement et de gestion. La direction du PRODET estime qu'une reclassification de l'ensemble du réseau de la Tshopo en routes provinciales constituerait une mesure permettant une maîtrise d'ouvrage réelle et une politique cohérente

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 2016	Valeur 2017	Cible année 2017	Cible finale
% d'exécution du PGES	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	1883 ¹³	1218	1218
Longueur de voies routières/ fluviales désenclavées	0Km	440Km	641	752	1148 km ¹⁴
Longueur de ponts construits/ réhabilités	0 ml	319 ml	309	527	834 ml
Nombre de passages sous route construits/Réhabilités	0	42	42	74	172
Nombre de bacs réhabilités/ construits et fonctionnels	R/C : 4 Fonct. : 6	R/C : 4 Fonct. : 6	R/C : 6 Fonct. : 6	R/C : 6 Fonct. : 6	R/C : 8 Fonct. : 9
Nombre d'embarcadères aménagés et fonctionnels	1	1	En cours	4	6

2.5.2 Etat d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités ¹⁵ Output 2 : Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1. Priorisation des axes à réhabiliter	A			
2. Etude d'impact + Plan de mitigation (EIES + PGES)		B		
3. Formation des structures			C	
4. Achat d'outillage et d'équipement		B		
5. Réhabilitation des infrastructures routières et fluviales		B		
6. Ingénieurs routiers réhabilitation	A			

¹³ Ensemble des cantonniers formés à l'entretien et la réhabilitation routière répartis en 32 CLER

¹⁴ Ce kilométrage ne concerne que les routes et pistes. Aucun objectif chiffré n' a été assigné pour les voies navigables. La cible finale indiquée est celle du DTF. Toutefois, pour des raisons budgétaires et environnementales, la cible réelle a été ramenée à 1003 km

¹⁵ 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.

2.5.3 Analyse des progrès réalisés

IOV	COMMENTAIRE
Output 2 : Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité	
% d'exécution du PGES	Prise en compte des mesures IES dans les contrats PRODET. Le PGES n'est pas formalisé. La relation avec le correspondant institutionnel est compliquée
Nombre de personnes formées spécialisées en HIMO	Nombre important de cantonniers et d'encadreurs formés mais pas encore spécialisés. Offre faible pour parfaire les formations
Longueur de voies routières/ fluviales désenclavées	641 km ¹⁶ . A ce jour, on doit considérer que seule la voie routière a fait l'objet d'une intervention du PRODET. 2018 verra une nouvelle orientation de celle-ci dans le cadre de la multimodalité envisagée
Longueur de ponts construits/ réhabilités	319 ml. L'ensemble de la procédure en cours pour des marchés de construction de ponts et dalots (31 ponts, 5 dalots ; 111 ml) sur les tronçons de voies de desserte à Opala et Banalia a été arrêté. Cela préjudicie le résultat de désenclavement et défie la logique.
Nombre de passages sous route construits/Réhabilités	42. D'autre part 48 buses en béton armé (d :120) ont été fabriquées pour réaliser des passages sous route dans les territoires d'Isangi et Opala. Leur placement avec engin de levage et de creusement est prévu début 2018
Nombre de bacs réhabilités/ construits et fonctionnels ¹⁷	Un bac 35T a été rénové entièrement et positionné à Yatolema (Lobaie) ; les traversées sont facilitées. La rénovation d'un bac dit « piéton » est en cours.
Nombre d'embarcadères aménagés et fonctionnels	Le renforcement des embarcadères de Yate (Lomami) sont programmés. Pour Yatolema, l'alternative d'un pont comme solution à la rupture de charge est sérieusement envisagée ; l'aménagement lourd d'un embarcadère reste à l'étude mais un aménagement améliorant des conditions d'embarcation à Yatolema sera probablement réalisé dans un premier temps

Le désenclavement du territoire d'Opala par la voie RN7 est réel et a influencé positivement les échanges.

La remise à la province est intervenue, comme prévu, en avril. Le PRODET a participé à certaines réunions relative au déblocage de fonds par le FONER pour assurer l'entretien des pistes remises à la province.

Des travaux complémentaires de désenclavement (161 km) ont été réalisés dans le territoire d'Opala ; ceux prévus à Banalia n'ont pas pu être entrepris en raison de la suspension des travaux de désenclavement décidée par la tutelle d'ENABEL. Cette décision a fait également annuler la construction des ouvrages d'art nécessaires à la logique constructive des axes. A ce jour des tronçons routiers ont été réhabilités mais les ouvrages d'art nécessaires n'ont pas pu être construits. Cette dernière décision est simplement aberrante.

Un pont rénové de l'axe Kisangani Isangi s'est écroulé en janvier 2017 et n'a pas été reconstruit à ce jour. Le PRODET a réalisé une étude de stabilité préparatoire à la reconstruction. Il apparaît clairement que la corrosion d'éléments est la cause principale de l'accident au-delà de la surcharge du camion qui a provoqué l'accident. Les démarches vers l'Office des Routes en vue de la reconstruction de ce pont sont restées vaines jusqu'à aujourd'hui. Le PRODET ne devrait pas financer cette reconstruction.

¹⁶ Ibidem

¹⁷ Au total 6 bacs neufs ou rénovés par la coopération belge équipent le réseau et permettent les traversées, 2 sont en réfection.

Le réseau routier est très bien complété par les bacs. Toutefois, la traversée de la Lobaie à Yatolema constitue une rupture de charge. Le positionnement d'un bac rénové de 35 tonnes améliore un peu la situation mais le régime hydrologique et le profil de la rivière constituent un problème. Un pont résoudrait définitivement la rupture de charge. Le PRODET a programmé les études préalables nécessaires (budgétaires et techniques).

La multimodalité, dans sa composante fluviale, n'a pas vraiment passionné le PRODET jusqu'à présent. le PRODET a programmé, en 2018, les activités utiles à l'amélioration de la voie navigable. (Etudes et formations en hydrologie, travaux d'aménagement de la voie d'eau et des points d'abordage).

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 2016	Valeur 2017	Cible année 2017	Cible finale
Nombre de COORDICLER professionnalisés	2	2	4	4	6
Longueur de routes / voie fluviale entretenus par les CLER et CLESB	0 Km	440 Km	487	487	1148 Km
Cote moyenne pondérée sur base des fiches d'abattement	0%	0%	70%	70%	90%

2.6.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités ¹⁸ Output 3 : Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1. Mise en place des structures locales d'entretien		B		
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		

2.6.3 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	0. Les COORDICLER (5) sont des structures auxquelles a fait appel le PRODET en tant qu'intermédiaire vis-à-vis des CLER (32) Ni la DVDA ni l'OR ne font appel à ces structures pour l'entretien routier sur financement FONER. Si on ne peut pas affirmer que tous ces CLER sont professionnalisés, ils

¹⁸ 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.

	disposent toutefois d'un savoir-faire. On peut confirmer leur capacité technique au vu des travaux réalisés par certains CLER dans le cadre de l'entretien de la RP 408 commandité par la DVDA
Longueur de routes / voie fluviale entretenus par les CLER et CLESB	440 jusqu'à la remise à la province en avril 2017 ; 47 ensuite. Le PRODET fera à nouveau appel aux CLER en 2018 pour assurer l'entretien d'environ 200 km réhabilités et ce jusqu'à leur remise à la province prévue début 2019
Cote moyenne pondérée sur base des fiches d'abattement	7

Les 440 Km de routes réhabilitées ont été entretenues par des CLER jusqu'à la remise à la province le 1^{er} avril 2017.

La prise en charge effective de l'entretien par la province par le biais de fonds du FONER a semblé pouvoir être effective dès l'annonce d'une allocation de 1 250 000 USD à la province de la Tshopo pour l'entretien des routes dont environ 575 000 USD pour les routes aménagées par le PRODET. La DVDA et l'Office des Routes étant chargés d'exécuter cet entretien. Les constats ou résultats sont différenciés. La DVDA s'est appuyée sur les CLER (route 408 Kisangani-Isangi) ; le résultat n'est pas parfait mais l'intervention sur la route est certaine mais est actuellement interrompue. Sur l'axe Kisangani Opala l'intervention a été confiée par l'OR à des entreprises. Il y a une absence d'intervention sérieuse sur cet axe et une dégradation de plus en plus grave de la route estimée par la CPR à 75%. Le recours à des entreprises incapables interpelle le programme au vu de la dégradation peut-être irréversible alors que des CLER existent sur l'axe.

Le maître d'ouvrage provincial est peu respecté par les intervenants. Ce respect est pourtant indispensable si l'on souhaite vraiment une organisation logique et responsable de l'entretien pérennisant du réseau routier.

L'accompagnement et le renforcement des capacités des CLER et COORDICLER reste un défi réel. L'articulation autour des CVD est institutionnellement indispensable là aussi dans un objectif de mise en place d'un système pérenne. Des activités de sensibilisation à la notion de patrimoine routier et de son appropriation par les communautés riveraines ont été exécutées.

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 2016	Valeur 2017	Cible année 2017	Cible finale
Diminution du nombre de barrière de tracasserie	0	0	??	??	50%
Montant des tracasseries par 100 km (en Frdc)	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 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des principales activités ¹⁹ Output 4 : Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1. Appui à la lutte anti-tracasserie			C	
2. Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier			C	
3. Mise en place d'installations de réglementation du trafic			C	

2.7.3 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 et évaluation en cours
% des camions et des baleinières surchargés	Données non collectées. 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

La lutte anti-tracasserie est compliquée et n'apparaît pas être de la compétence du PRODET. Les initiatives des autorités contre ce phénomène, ne parviennent que peu à le faire reculer ; les prédateurs illégaux semblent impunissables. Sur base de chiffres obtenus et vérifiés en septembre 2017, un transporteur doit déboursier 132 USD sur un parcours Kisangani – Yate et ce après beaucoup de négociations. On n'est pas loin d'un dollar au kilomètre. Sur l'axe Kisangani Yangambi, on a vu apparaître de nouveaux taxateurs en uniforme en deux points du parcours qui prélèvent 500 FCD par personne et 1 000 FCD par moto.

L'actualisation des réglementations routières devrait être accélérée ; il s'agit d'un rôle régalien que la CPR pourrait rappeler

¹⁹ 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 SIG

PRODET a mis en place la cellule SIG/CTB avec équipement et ressources humaines et poursuit son appui pour la mise en place de la cellule SIG/CPR.

Le SIG attaché aux programmes de la Tshopo produit les cartes nécessaires à l'exécution des programmes et coache l'agent SIG de la CPR. En ce qui concerne le PRODET, les cartes établissent la localisation des ouvrages d'art et les gisements de matériaux pierreux. Ces cartes constituent également la base de données cartographiques des programmes.

Carte des réhabilitations Opala

Après réhabilitation de la RN7 Kisangani Opala, axe principal de désenclavement du territoire d'Opala, le temps de voyage a été considérablement réduit et permis une polarisation normale entre Opala et la capitale de la Tshopo. On est passé d'un temps de voyage estimé à une semaine à huit heures. Cet axe a été remis à la province. Malheureusement l'entretien confié à l'Office des Routes sur financement du FONER ne se fait pas et la dégradation de l'axe a été estimée en novembre par la CPR à 75%.

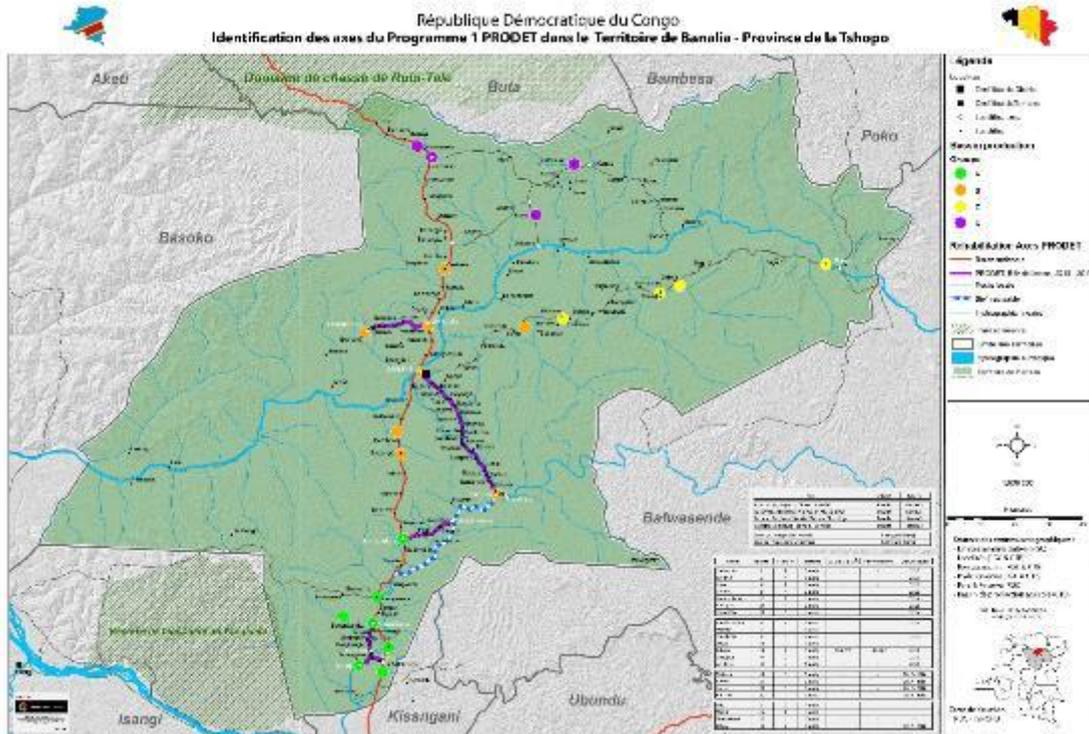
Le territoire d'Opala a pu échapper en partie aux conséquences de l'instruction ministérielle de mai 2017 relative aux travaux de désenclavement. 161 km ont pu être ainsi réalisés. Cependant aucun chantier de construction des ouvrages de franchissement de cours d'eau n'a pu être mis en adjudication, ce qui complique la compréhension de la logique des travaux entrepris.

Des travaux de consolidation, notamment par gravillonnage et compactage ont été réalisés en régie.

Carte des réhabilitations Banalia

Les travaux de réhabilitation des pistes rurales projetées dans le Territoire de Banalia n'ont pas pu être contractualisés suite à la directive de mai 2017. L'ouverture des pistes à réhabiliter avait été réalisée par des CLER sans suite possible donc.

PRODET a proposé la reprise des travaux de désenclavement en 2018 via son MONOP. L'arrêt des travaux projetés préjudicie les bassins de production agricole de ce Territoire. Une reprise ne semble plus avoir d'intérêt pour le PRODAT étant donné les délais de mise en œuvre d'un programme agricole



Carte des réhabilitations Isangi

Les pistes de désenclavement des bassins de production dans le Territoire d'Isangi ont été priorisées lors d'un atelier participatif en novembre 2016. Le PRODET a effectué les travaux préparatoires à l'établissement des cahiers de charge. Il est apparu qu'un très grand nombre d'ouvrages d'art sont nécessaires pour réaliser le désenclavement projeté.

Cela double au moins le budget alloué initialement pour l'opération (2 623 000 EUR v/s 1 030 000 EUR). La poursuite du désenclavement d'Isangi selon des règles de développement durable implique des réallocations budgétaires peu envisageables dans le contexte actuel. Voir carte page suivante.

2.8.2 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. Cependant, ces données de base ne renseignent pas assez ni ne fournissent assez d'explications sur les comportements des hommes et des femmes et les rapports qu'entretiennent ces derniers en matière de production, de transformation et de commercialisation des produits agricole ni sur leurs modes de déplacement. D'où la nécessité de collecter des données complémentaires en vue d'avoir un tableau de bord assorti d'indicateurs sensibles au Genre nécessaire dans la mise en œuvre des programmes PRODAT-PRODET.

Il est apparu que l'analphabétisme constitue un phénomène inquiétant dans le monde rural. Les deux programmes ont élaboré des actions d'alphabétisation afin de limiter les dégâts que causent le phénomène dans la compréhension de la vie quotidienne aux personnes n'ayant pas eu la chance de bénéficier d'une scolarisation suffisante. La gendérisation de cette activité est cependant neutre car le phénomène touche et les femmes et les hommes. La formulation de l'action a pris plus de temps que prévu et il est apparu nécessaire de vérifier la qualité pédagogique des formateurs éventuels. La mise en œuvre des activités d'alphabétisation démarrera début 2018.

Statistiquement les femmes sont peu présentes dans le secteur de l'entretien routier. Au niveau des COORDICLER, seules deux femmes occupent des fonctions de responsabilité.

2.8.3 Environnement

Une étude d'impact environnemental et social avait été lancée pour les aménagements routiers prévus dans les territoires d'Opala et Banalia. Cette étude a été réalisée en décembre 2016 – janvier 2017. Ses résultats et recommandations ont fait l'objet d'ateliers de restitution et de validation. Celle-ci est intervenue en avril 2017.

En juin 2017, une antenne de l'Agence Congolaise de l'Environnement (ACE) installée semble-t-il en mai à Kisangani a réclamé cette étude puis s'est mise en tête de la valider sur base de termes de références qu'elle voulait rédiger - à

posteriori donc – et de facturer son intervention auto décidée alors que, de bonne foi et dans un esprit de transparence et de collaboration, le PRODET n'avait évidemment fait aucune difficulté à transmettre à l'ACE un exemplaire de l'étude d'impact environnemental et social commanditée et terminée. Le tout agrémenté d'une facture de plus de 20 000 dollars.

L'EIES commanditée et réalisée a été organisée selon les modalités prévues dans le DTF.

Face à l'incompréhension par l'ACE du statut du PRODET, une concertation a eu lieu avec la représentation à Kinshasa et il a été convenu que ce dossier, par la tournure qu'il prenait, dépassait le PRODET et semble devoir ressortir du dialogue entre partenaires au niveau le plus haut. Cela a été notifié à l'ACE.

L'étude a été réalisée par le bureau ACEMS.

Dans les cahiers de charges élaborés par le PRODET, il est évidemment tenu compte des recommandations et mesures mentionnées dans le rapport d'étude, même en absence de Plan de Gestion Environnementale.

2.9 Gestion des risques

La matrice de gestion des risques actualisée à 2017 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	Catégorie	Probabilité	Impact Potentiel	Total	Action(s)	Resp.	Deadline	Progrès	Statut
Contexte institutionnel des services décentralisés	2015	DEV	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	DEV	Medium	Medium	Medium Risk	Activités spécifiques explicitement prévues en particulier au niveau de la CPR	Province PRODET	déc-16	CPR fonctionnelle	En cours
						Missions de facilitation, dialogue et recherche de synergies confiées à la Provinciale/ CPR				
Risque de double financement des projets routiers	2016	JUR	Medium	Medium	Medium Risk	Transparence du système SIG, renforcement du Maître d'Ouvrage, communication fréquente avec le FONER et la Province,	Province PRODET	Permanent	CPR fonctionnelle	En cours
						Participation a				

						l'élaboration du PAP				
Dégradation de la sécurité	2014	REP	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	DEV	Low	Low	Low Risk	Diagnostic des STD, renforcement des capacités, Primes de motivation, Implication active de la société civile	PRODET	déc-16	Diagnostic des STD; Conventions de subside en cours	Terminé
Incapacité du budget provincial à assumer la prise en charge des agents mis à disposition (DPO) en 2017	2016	JUR/DEV	High	High	High	Plaidoyer auprès des autorités provinciales	GOUV – Assemblée provinciale	Juin 2017	Semble probable	En cours
RESULTAT 2 : REHABILITATION										
Faiblesse de capacité d'absorption des MP par les PME, BE locaux	2014	DEV	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	DEV	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				
<u>Perte de confiance par le système entrepreneurial dans les procédures de marché appliquées par ENABEL / PRODET</u>	2017	Dev	Medium	Medium	Medium Risk	Explication du statut d'ENABEL et des réglementations auxquelles elle confrontée Neutralisation des fausses informations	PRODET	Dec-18	Dépend de la relance des travaux de désenclavement par marchés	En cours
RESULTAT 3 : ENTRETIEN										
Mauvaise gouvernance dans les structures d'entretien	2014	DEV	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	2016	DEV	Medium	High	High Risk	Accompagnement de la Province/CPR à mobiliser les fonds FONER	PRODET, Province/CPR,	Permanent	Une route transféré à la province n'est pas entretenue et se dégrade rapidement	En cours
						Lobbying près du FONER et de la DVDA pour la prise en				

(Mise en place fonds Foner)						charge des CLER certifiés					
						Appuyer la CPR et la DVDA, dans la programmation, la planification					Vulgarisation de la nouvelle approche
						Formation/accompagnement des Coordonnateurs et PME pour leur éligibilité au FONER					
RESULTAT 4 : BONNES PRATIQUES											
Faible application par la police routière des mesures réglementaires	2016	JUR	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	JUR	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	JUR	Medium	Medium	Medium Risk	Sensibiliser les usagers de la route.	PRODET, Province/CPR,	Permanent		En cours	
						Solliciter l'implication de l'Etat (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	FIN	Medium	Medium	Medium Risk				Forte dégradation du taux de change CDF/USD en 2016, ralentie en 2017	En cours
Retard dans l'attribution des marchés publics	2015 et 2017	FIN	Low	Low	Low Risk	Communication constante avec la cellule MP et réciproquement	PRODET	Permanent	La plupart des marchés ont été annulés	En cours
						DAO de qualité				
						Formation sur les conventions de subsides			Non réalisé en 2016	

2.11 Gestion des engagements

1	Engagements touchants à l'atteinte des résultats/objectifs et à leur pérennité	Source de vérification	Délai stipulé	Niveau	Respect de l'engagement	Dispositions(s) prévue(s) en cas de non-respect de l'engagement	Suggestions d'approche et mesures à prendre	Observations / commentaires interventions CTB
A	Engagements repris dans la CS et/ou DTF							
	Contribution financière (personnel, fonctionnement)							
	Le gouvernement Congolais provincial reprendra les primes de technicité (un complément de salaire) pour une partie des agents prévu à charge du projet durant les deux premières années soit sur ses fonds propres soit sur les frais administratifs reçus de FONER et liés à la gestion du budget entretien pour le réseau routier provincial.		Après deux années d'exécution du programme			Rappel au partenaire et mesures transitoires à proposer en vue de la tenue de l'engagement		La prise en charge budgétaire des agents mis à disposition du programme (DPO) apparaît problématique eu égard au contexte budgétaire dans lequel se débat l'Administration congolaise
1.A1	Affecter les moyens prévus du FONER à la province	CS, Art. 3, p. 4	06-nov-17	provincial	En cours mais les difficultés budgétaires pourraient expliquer des retards	CS, Art. 5, p. 5 : Réduction de la contribution ou dénonciation de la CS	Evaluation au fur et à mesure de la contribution de la partie congolaise par la CPR (Commission Provinciale	Des fonds destinés à l'entretien des routes ont été débloqués. Il semble que l'ensemble de ces fonds n'a pas été

							Routière)	débloqué et expliquerait l'entretien plutôt absent sur les tronçons remis au maître d'ouvrage
1.A2	Payer les fonctionnaires de l'état associés au projet (dans le renforcement des capacités)	CS, Art. 3, p. 4	La partie congolaise s'est engagée à mettre en œuvre les prévisions de FONER pour la Province Orientale (Tshopo) à concurrence de 25% à la mi-parcours du programme et 50% à la fin de celui-ci , sans diminution dans le temps.	central provincial	Il y a des avancées dans la rétrocession à la province des recettes collectées en général par le FONER/DGRP O.	CS, Art. 5, p. 5 : Réduction de la contribution ou dénonciation de la CS	Evaluation au fur et à mesure de la quotepart des rétrocessions à la province des axes concernés par le programme.	La transparence des transferts budgétaires voire l'information sur la réalité de ceux-ci n'est pas garantie (confirmation en 2017)
1.A3	Toute cette contribution peut être estimée à 3 millions USD sur la durée du programme	CS, Art. 3, p. 4	Tout au long de l'exécution du programme	provincial central	Oui	CS, Art. 5, p. 5 : Réduction de la contribution ou dénonciation de la CS	Accélérer les processus de mécanisation des nouvelles unités associés au programme	La mécanisation des « nouvelles unités », si elle est possible au regard des conditions de recrutement de ces agents, constituerait une réelle prise en charge entrant en ligne de compte dans l'évaluation des engagements du partenaire

1.A4	Si des taxes ou charges sont exigibles selon la législation nationale, elles seront prises en charge par la Partie Congolaise	CS, Art. 3, p. 4	La partie congolaise s'est engagée à mettre en œuvre les prévisions de FONER pour la Province Orientale (Tshopo) à concurrence de 25% à la mi-parcours du programme et 50% à la fin de celui-ci , sans diminution dans le temps.	central provincial	A évaluer suivant deadline	CS, Art. 5, p. 5 : Réduction de la contribution ou dénonciation de la CS	Suivi régulier par la CPR et le programme	Rappels nécessaires lors des SMCL. Cela a du aussi être rappelé à l'ACE qui a des difficultés à intégrer ce principe des contreparties
1.A5	L'Etat Congolais s'engage à mettre à la disposition du programme le personnel nécessaire au de ses administrations impliquées dans le programme comme prévu dans le chapitre 4.3 dans le DTF. Il s'agit des fonctionnaires du maître d'ouvrage, des différents maîtres d'œuvre ainsi que des inspections, du niveau provincial à celui des secteurs.	CS, Art. 8, p. 6	Tout au long de l'exécution du programme	provincial	Oui	CS, Art. 5, p. 5 : Dénonciation de la CS	.RAS	
1.A6	Une partie de ce personnel sera rémunéré par le programme sur base d'une prime de technicité. Les attentes du programme vis-à-vis des bénéficiaires des primes seront clairement	DTF p. 80 (4.2)	Tout au long de l'exécution du programme	central provincial	Oui	CS, Art. 5, p. 5 : Dénonciation de la CS	RAS	

	décrites dans une convention entre le programme, l'administration et les personnes impliquées. les primes seront basées sur les normes utilisées par la coopération belge afin de s'aligner avec l'évolution en cours dans la fonction publique congolaise.							
1.A7	Matériel, locaux	DTF p. 80 (4.2)	Tout au long de l'exécution du programme	central provincial	Oui	CS, Art. 5, p. 5 : Dénonciation de la CS	Adaptation de la mesure nationale aux contextes du programme provincial	Cf. plus haut. Ces primes de technicité doivent être prises en charge par le gouvernement congolais à partir de la 3 ^{ème} année d'exécution
	Mise à disposition, à Kisangani, de locaux susceptibles d'accueillir la coordination conjointe des deux programmes sectoriels ainsi que l'expertise technique (inter)nationale du PRODET							Les services des programmes ENABEL sont à présent logés dans un immeuble loué adapté aux fonctions
1.A8	Stratégique, institutionnel	DTF p. 86 (4.3)	nov-15	provincial	Oui	RAS	Les locaux actuels sont insuffisants pour les besoins des deux programmes.	Il a été décidé d'installer tous les services des programmes de la Tshopo dans des lieux plus appropriés

	Réinvestir les recettes des taxes routières locales et des amendes dans la gestion et l'entretien routier provincial							La majorité des recettes routières sont perçues par le FONER mais une taxation locale coexiste
1.A9	En vue d'assurer la durabilité du projet, la Partie congolaise prendra la mesure institutionnelle, administratives ou budgétaires nécessaires.	CS, Art. 3, p. 4	Tout au long de l'exécution du programme	central provincial	Non vérifiable en raison de méconnaissance de la gestion budgétaire réelle du partenaire	CS, Art. 5, p. 5 : Réduction de la contribution ou dénonciation de la CS	Dans le cadre de la CPR, les contributions budgétaires pourront être suivies si chaque partie joue le jeu de la transparence	PRODET suggère la création d'un outil financier de débudgétisation cogéré par les parties de la gestion routière
1.A10		CS, Art. 11	Tout au long de l'exécution du programme	central provincial	En cours	CS, Art. 5, p. 5 : Réduction de la contribution ou dénonciation de la CS	RAS	

B	Engagements qui ressortent des SMCL et non repris en (A)							
	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			central				
1.B1	Engagements d'ordre opérationnel	PV de la SMCL00	20/05/2015	provincial central UCAG/MI NAGRIDE R, FONER, PRODET, Président SMCL			<ul style="list-style-type: none"> Ø Poursuivre les actions au niveau national Ø Poursuivre l'accompagnement et l'équipement des Cler et Coordicler en matériels adéquats Ø Appuyer l'action d'entretien des Cler par le contrôle des charges Ø Faire un bilan d'exécution de l'Accord de Financement avec les Coordicler de Opala et Isangi 	Une correspondance est envoyée par la CTB/Tshopo à la Province en décembre 2015 annonçant le transfèrement à la Province de 440km de routes réhabilitées et donc la prise en charge de l'entretien par le budget provincial. Cet engagement a été répété lors de chaque SMCL. On peut raisonnablement penser que la Province tiendra ses engagements.

								Elle en a en tout cas manifesté l'intention.
2	Un coresponsable identifié par le partenaire assurera la coordination des efforts des administrations provinciales.	Source de vérification	Délai stipulé	Niveau	Respect de l'engagement	Dispositions(s) prévue(s) en cas de non-respect de l'engagement	Suggestions d'approche et mesures à prendre	Observations / commentaires interventions CTB
2.1	Mise à disposition dans les territoires de Banalia, Isangi et Opala de locaux pouvant abriter les trois antennes concernées	DTF p. 80 (4.2)	SMCL de démarrage en novembre 2015	central provincial	Nouvelle proposition à soumettre à la SMCL de novembre 2015	RAS	Le Programme a inscrit dans les attributions de la CPR la coordination des efforts des administrations provinciales	
2.2	Mise à disposition des moyens (notamment le charroi, les voitures, tracteurs camions) des programmes précédents dans la province (AI-MAPE, ASS, APV, PAIDECO et PREPICO 3)	DTF p. 86 (4.3)	Tout au long de l'exécution du programme	provincial territoire	En cours	RAS	Il est opportun de construire/réhabiliter de locaux comme sous base des antennes, intermédiaires entre Kisangani et les territoires pour une facilité logistique et un suivi de proximité	Idem
2.3		DTF p. 86 (4.3)	Tout au long de l'exécution du programme	provincial	Oui	RAS	RAS	

3	Engagements d'ordre générique (pas nécessairement spécifiques à un projet).	Source de vérification	Délai stipulé	Niveau	Respect de l'engagement	Dispositions(s) prévue(s) en cas de non-respect de l'engagement	Suggestions d'approche et mesures à prendre	Observations / commentaires interventions CTB
3.1	La partie Congolaise autorise l'admission temporaire, conformément à la réglementation en vigueur, sous régime de la coopération, d'un véhicule personnel à raison d'un véhicule par famille.	CS, Art. 7, p.6	Tout au long de l'exécution du programme	central	Oui	CS, Art. 5, p. 5 : Dénonciation de la CS	RAS	
3.2	La Partie congolaise délivre à ce personnel une carte tenant lieu de carte d'identité pour étrangers et lui accorde les visas nécessaires, selon les modalités en vigueur pour les experts des Nations Unies en fonction en RDC.	CS, Art. 7, p.6	Tout au long de l'exécution du programme	central	Oui	CS, Art. 5, p. 5 : Dénonciation de la CS	RAS	

3 Pilotage et apprentissage

3.1 Réorientations stratégiques

Les trois premières années ont été principalement axées sur la réhabilitation de routes et leur entretien ainsi qu'à la gouvernance routière par un appui concret à la Commission Provinciale Routière.

2018 verra une accentuation significative de l'attention accordée au volet transport fluvial de la multimodalité. Cela implique des études hydrologiques, une formation du personnel, la mise en place d'un système de mesures du réseau navigable, la construction d'ouvrages permettant l'accostage et le transbordement en quelques points sélectionnés de ce réseau.

La gouvernance routière reste un des points focaux des activités du PRODET.

La multimodalité dans le secteur du transport se limitera, dans le cadre du PRODET au transport routier et fluvial en tentant d'en organiser la complémentarité.

Les instructions relatives à la suspension des travaux de désenclavement sont interprétées comme s'adressant principalement aux travaux routiers. L'alternative du transport fluvial ne peut pas résoudre tous les problèmes de désenclavement ; elle peut y contribuer dans le cadre d'un système de transport réorganisé qui prend en compte :

- Le coût inférieur du transport fluvial pour les marchandises pondéreuses sur les longues distances
- La nécessité de disposer d'infrastructures portuaires
- La nécessité de raccorder les points de chargement fluviaux au réseau routier de désenclavement des bassins de production
- La persistance de la nécessité d'un transport de cabotage entre les différents points de production et de concentration

La décision de suspendre les travaux routiers est aussi l'occasion d'organiser de manière systématique l'appui au transport fluvial mais cette décision n'explique pas, à elle seule, la réorganisation de la programmation du PRODET avec une meilleure prise en compte des voies navigables. Cette orientation complémentaire permettant de prendre en compte deux volets du transport multimodal a été exposée lors de la SMCL 04. Elle implique un bilan de compétences au sein du PRODET.

3.2 Recommandations

Recommandations	Acteur	Date limite
Accentuer la complémentarité des transports routiers et fluviaux pour garantir le désenclavement des bassins de production. Cela implique : <ul style="list-style-type: none">- Pour le secteur routier, le lever de la suspension de principe et pratique de réaliser des travaux d'infrastructures qui a conduit à la non réalisation des ouvrages d'art nécessaires à la fonctionnalité des routes réhabilitées dans le territoire d'Opala en 2017	<i>DGD</i>	<i>Avril 2018</i>
<ul style="list-style-type: none">- Pour le secteur voies navigables, l'ensemble	<i>PRODET</i>	

des études hydrologiques et techniques nécessaires à la maîtrise du régime hydraulique des rivières et à la modélisation des ouvrages portuaires nécessaires au transit route / voie navigable		
Recourir à une assistance technique spécialisée en hydrologie des rivières	ENABEL / PRODET	Q2 2018
Recourir à une assistance technique spécialisée en systèmes portuaires adaptés à la navigation intérieure et fluviale	ENABEL / PRODET	Q3 2018
Former du personnel apte à conduire le secteur fluvial du volet transport multimodal	Intervenant extérieur	2019

3.3 Enseignements tirés

Enseignements tirés	Public cible
Les missions de backstopping permettent une analyse axée vers les résultats et aident au choix des options stratégiques et opérationnelles. Ces missions doivent être régulières ; une mission annuelle est souhaitable.	PROJET, RR, SIEGE
Il faut une souplesse dans les outils d'appui aux partenaires (dont les conventions de subside) tout en privilégiant la qualité, les délais d'exécution et les coûts. L'accompagnement est trop souvent substitutif. Il est permis de s'interroger sur le rôle des COORDICLER (outil mis en place par la CTB) si l'on se réfère à une valeur ajoutée pour le milieu rural au-delà des intérêts personnels. Elles ne sont pas concernées lorsque la DVDA organise l'entretien routier alors que les CLER en deviennent les partenaires. Des ateliers participatifs visant la priorisation des axes à réhabiliter et sur la notion de patrimoine routier – y compris son appropriation par des communautés locales -, il ressort que des structures endogènes se sont constituées sans appui extérieur pour assurer l'entretien et le transit permanent sur certains axes routiers mais aussi que le rôle des CVD a été marginalisé. La qualité de la compréhension des enjeux de la décentralisation est fondamentale et il y a lieu de privilégier une construction institutionnelle pérennisable plutôt que des outils facilitant l'intervention.	PRODET, CPR, Tutelle
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. La gestion des bacs semble moins problématique. 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 encore des tensions mais il est important de donner un signal fort visant à faire comprendre que les alternatives existent à un faux monopole.	Evaluateurs, formulateurs

<p>Les mesures suspendant l'exécution des travaux de désenclavement compromettent l'atteinte de certains résultats. La motivation des mesures prises sont cependant en phase avec la réalité et ont malheureusement été confirmées dans le cas précis d'un segment routier remis à la province et normalement entretenu par le biais de l'Office des Routes qui semble s'être empressé de confirmer sa façon particulière d'aborder les travaux routiers.</p>	<p>Evaluateurs, formulateurs, tutelle technique</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.			
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.			
	B	L'outcome sera atteint avec quelques minimales restrictions ; les effets négatifs (s'il y en a) n'ont pas causé beaucoup de tort.			
X	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	C
Durabilité	B
Efficienc	B

4.3 Décisions prises par le Comité de pilotage et suivi

Recommandations de la Structure Mixte de Concertation Locale. SMCL04- PRODET du 27 octobre 2017			Action			Suivi	
N°	Décision	Source*	Deadline	Resp.	Action(s)	Avancement	Statut
1	Planification opérationnelle et financière 2018 approuvées	PV de la SMCL04	déc-18	R/ PRODET	Mise en œuvre		En cours
2	Autorisation de réalisation en régie directe de travaux de consolidation des axes routiers en cas de dégradation rapide et en vue d'éviter la perte de l'investissement	PV de la SMCL04	déc-18	ENABEL/ PRODET	Information / autorisation éventuelle		En cours
3	Approbation du rapport d'exécution d'activités 2016	PV de la SMCL04	déc-17	SMCL	Validation	Régularisation en raison du report de la SMCL prévue en juin 2017	Réalisé

Recommandations de la Structure Mixte de Concertation Locale. SMCL03- PRODET du 13 décembre 2016			Action			Suivi	
N°	Décision	Source	Deadline	Resp.	Action(s)	Avancement	Statut
1	Planification opérationnelle et financière 2017 approuvées	PV de la SMCL03	déc- 2017	R/Prodet	Exécution		Réalisé
2	Priorisation des axes Isangi approuvée	PV de la SMCL03	déc-2017	PRODET	Etablir les cahiers de charges et les budgets afférents aux travaux de désenclavement et passer les marchés	Budget incompatible Report des travaux de désenclavement sur décision/instruction ministérielle	En cours
3	R 1: Organisation par le Ministère des ITP d'une réunion avec le Gouvernement afin de planifier la prise en charge de la maintenance et de l'entretien des routes	PV de la SMCL03	avril-2017	PROV	Ingénierie financière impliquant le FONER pour la prise en charge nationale du budget d'entretien des pistes qui seront remises à la province le 1 ^{er} avril 2017		Réalisé (mai 2017)
4	R 2: Accélérer le processus d'opérationnalisation de la CPR afin de bien évaluer l'engagement du gouvernement de la RDC dans l'entretien routier	PV de la SMCL03	Avril-2017	PROV	Organisation de l'AG constitutive, adoption d'un ROI, adaptation de l'arrêté portant création de la CPR	AG fondatrice et semestrielle tenues ROI adopté Réunion régulières et missions terrain de la CPR effectuées	Réalisé

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	R2 : Redéfinir les processus pour associer des agents de la cellule provinciale des marchés publics locaux dans les processus de passation à la CTB pour un transfert de compétence et d'appliquer les clauses des DTF sur l'élaboration des marchés publics ; Organiser les formations en faveur des agents de la cellule MP de la Province sur les procédures de passation de marchés de l'Union Européenne et de la Belgique applicables conjointement avec l'UCAG MINAGRIDER pour leur permettre d'être plus efficaces	PV de la SMCL00		Coordination/Tshopo	En cours de formulation	En cours de formulation	En cours
3	R3 : Solliciter l'implication du Gouverneur pour le déblocage du dossier de l'Office des Routes au niveau de la banque relatif aux travaux de la route de Kisangani-Yangambi	PV de la SMCL00	août-15	PRODET	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 ?	Non
Rapport <i>Baseline</i> enregistré dans PIT ?	Oui le rapport Baseline PRODET est enregistré dans PIT
Planning de la MTR (enregistrement du rapport)	Février 2018
Planning de l'ETR (enregistrement du rapport)	2020
Missions de backstopping depuis le 01/01/2016	Mars 2016, Mars 2017
Missions backstopping prévues	2018

4.5 Rapport « Budget versus Actuels (2017) »

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 : 31/12/2017									
Currency : EUR									
YTM : Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing									
	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2016	Expenses 2017	Total	Balance	% Exec	
A COMPOSANTES TECHNIQUES			14.006.560,00	3.653.203,26	1.753.209,93	5.406.413,19	8.600.146,81	39%	
01 La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée			580.000,00	127.136,54	43.197,01	170.336,55	409.663,45	23%	
01 Appui à l'organisation de la maîtrise d'ouvrage provinciale			REGIE 100.000,00	11.245,17	3.199,40	14.444,57	85.555,43	14%	
02 Appui au fonctionnement de la maîtrise d'ouvrage			REGIE 180.000,00	8.671,29	1.718,58	10.389,87	169.610,13	6%	
03 Renforcement des capacités humaines			REGIE 100.000,00	1.046,35	11.417,43	12.463,78	87.536,22	12%	
04 Renforcement des capacités matérielles (bâtiment)			REGIE 200.000,00	106.176,73	26.861,60	133.038,33	66.961,67	67%	
02 Un réseau multimodal de transport est réhabilité			8.475.440,00	1.785.455,21	1.617.706,00	3.403.161,21	5.072.278,79	40%	
01 Priorisation des axes à réhabiliter			REGIE 20.000,00	233,14	176,37	409,51	19.590,49	2%	
02 Etude d'impact + Plan de mitigation (EIES + PGES)			REGIE 400.000,00	14.998,26	59.789,26	74.787,54	325.212,46	19%	
03 Formation des structures			REGIE 50.000,00	756,92	2.843,80	3.600,72	46.399,28	7%	
04 Achat d'outillage et d'équipement			REGIE 100.000,00	7.490,52	27.705,88	35.196,40	64.803,60	35%	
05 Réhabilitation des infrastructures routières et fluviales			REGIE 7.700.000,00	1.689.563,79	1.492.270,57	3.181.834,36	4.518.165,64	41%	
06 Ingénieurs routiers réhabilitation			REGIE 205.440,00	72.412,58	34.920,10	107.332,68	98.107,32	52%	
03 Un réseau multimodal de transport est entretenu à			4.601.120,00	1.740.806,51	91.187,48	1.831.795,99	2.769.324,01	40%	
01 Mise en place des structures locales d'entretien			REGIE 100.000,00	1.698,94	0,00	1.698,94	98.301,06	2%	
02 Accompagnement et formation des structures locales			REGIE 200.000,00	184.968,78	77,33	185.046,11	14.953,89	93%	
03 Travaux d'entretien			REGIE 3.700.000,00	1.391.585,68	394,32	1.391.980,00	2.308.020,00	38%	
04 Supervision de l'entretien (10%)			REGIE 370.000,00	3.412,80	11.827,95	15.240,75	354.759,25	4%	
05 Ingénieurs routiers entretien			REGIE 231.120,00	158.942,31	78.887,88	237.830,19	-8.710,19	103%	
04 Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont			350.000,00	0,00	1.119,44	1.119,44	348.880,56	0%	
01 Appui à la lutte anti-tracasserie			REGIE 100.000,00	0,00	140,33	140,33	99.859,67	0%	
02 Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier			REGIE 100.000,00	0,00	60,47	60,47	99.939,53	0%	
			REGIE 20.000.000,00	6.006.527,03	2.861.955,76	8.868.482,79	11.131.517,21	44%	
			COGEST						
			TOTAL	20.000.000,00	6.006.527,03	2.861.955,76	8.868.482,79	11.131.517,21	44%



Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1217811 Printed on dinsdag 06 februari 2018

page: 1

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 : 31/12/2017

Currency : **EUR**

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

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2016	Expenses 2017	Total	Balance	% Exec
03 Mise en place d'installations de réglementation du trafic		REGIE	150.000,00	0,00	918,64	918,64	149.081,36	1%
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 GÉNÉRAUX			5.674.157,00	2.353.323,77	1.108.745,83	3.462.069,60	2.212.087,40	61%
01 Ressources humaines			4.080.340,00	1.437.587,17	834.555,33	2.272.142,50	1.808.197,50	56%
01 Personnel International (ATI)		REGIE	2.250.000,00	807.806,88	333.269,82	1.141.076,50	1.108.923,50	51%
02 Equipe technique Nationale		REGIE	972.840,00	320.022,50	204.989,80	525.012,30	447.827,70	54%
03 Equipe nationale administrative et logistique (coordination)		REGIE	479.500,00	259.300,31	191.976,53	451.276,84	28.223,16	94%
04 Equipe nationale administrative et logistique antennes		REGIE	378.000,00	50.457,88	104.319,18	154.776,88	223.223,14	41%
02 Investissements			802.150,00	549.061,09	57.384,91	606.446,00	-4.296,00	101%
01 Véhicules		REGIE	226.900,00	191.775,10	1.670,25	193.445,35	33.454,65	85%
02 Motos et vélos		REGIE	40.250,00	27.407,34	6,33	27.413,67	12.836,33	68%
03 Equipement et matériel		REGIE	101.667,00	118.258,89	16.542,00	134.800,69	-33.133,69	133%
04 Aménagement, Réhabilitation et/ou loyers		REGIE	233.333,00	211.619,96	39.166,33	250.786,29	-17.453,29	107%
03 Fonctionnement			711.667,00	303.510,84	208.944,56	612.455,40	199.211,60	72%
01 Frais de fonctionnement des véhicules + motos		REGIE	320.000,00	76.686,79	63.092,13	139.778,92	180.221,08	44%
02 Frais de fonctionnement coordination		REGIE	75.000,00	119.348,12	41.403,65	160.751,77	-85.751,77	214%
03 Frais de fonctionnement antennes		REGIE	160.000,00	43.054,17	79.095,41	122.149,58	37.850,42	76%
04 Organisation des SMCL		REGIE	16.667,00	8.348,80	3.498,70	11.847,50	4.819,50	71%
05 Frais de mission		REGIE	120.000,00	34.400,30	16.569,76	50.970,06	69.029,94	42%
06 Frais de formation (M&E, Théorie du changement, etc)		REGIE	10.000,00	14.742,01	2.444,47	17.186,48	-7.186,48	172%
		REGIE	20.000.000,00	6.006.527,03	2.861.955,76	8.868.482,79	11.131.517,21	44%
		COGEST						
		TOTAL	20.000.000,00	6.006.527,03	2.861.955,76	8.868.482,79	11.131.517,21	44%

Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1217811 Printed on dinsdag 06 februari 2018

page: 2

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 : 31/12/2017

Currency : **EUR**

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

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2016	Expenses 2017	Total	Balance	% Exec
07 Frais Bancaires		REGIE	10.000,00	6.930,65	2.840,44	9.771,09	228,91	98%
04 Audit suivi et évaluation			280.000,00	55.687,69	7.861,03	63.548,72	216.451,28	23%
01 Audit		REGIE	60.000,00	18.015,51	1.714,23	19.729,74	40.270,26	33%
02 Evaluation finale + MTR		REGIE	60.000,00	0,00	315,32	315,32	59.684,68	1%
03 Etude baselene		REGIE	60.000,00	19.037,28	0,00	19.037,28	40.962,72	32%
04 Suivi et backstopping		REGIE	50.000,00	18.515,26	4.580,75	23.096,01	26.903,99	46%
05 Ateliers (démarrage, échanges) et séminaires de		REGIE	50.000,00	119,64	1.250,73	1.370,37	48.629,63	3%
99 Conversion rate adjustment			0,00	7.476,98	0,00	7.476,98	-7.476,98	7%
98 Conversion rate adjustment		REGIE	0,00	7.476,98	0,00	7.476,98	-7.476,98	7%
		REGIE	20.000.000,00	6.006.527,03	2.861.955,76	8.868.482,79	11.131.517,21	44%
		COGEST						
		TOTAL	20.000.000,00	6.006.527,03	2.861.955,76	8.868.482,79	11.131.517,21	44%

Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1217811 Printed on dinsdag 06 februari 2018

page: 3

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.

L'unité de communication est opérationnelle et transversale au sein de la coordination provinciale. Elle a entamé un travail au profit des radios communautaires cofinancé par PRODAT et PRODET. La direction du PRODET estime cependant que la communication autour de la problématique du transport et des voies de communication ne doit pas nécessairement passer par des médias communautaires peu professionnels dont la qualité et donc le percussif des messages est faible. L'impact du message reste un aspect fondamental dans la communication d'un programme qui a pour souhait de faire partager l'idée du patrimoine routier et l'appropriation, notamment par une capacité réelle de plaidoyer, de l'exigence d'entretien du réseau pour garantir la bonne circulation des personnes et des biens.

Le PRODET souscrit à la démarche C4D mais les restrictions budgétaires qui lui ont été imposées l'ont conduit à suspendre l'enveloppe budgétaire nécessaire qui d'autre part n'avait pas été inscrite dans la programmation.

OOOOOO