



**Rapport de résultats 2018**

PROGRAMME DE DESENCLAVEMENT

DANS LA TSHOPO (PRODET),

RDC1217811

## Table des matières

<b>TABLE DES MATIÈRES .....</b>	<b>2</b>
<b>ACRONYMES.....</b>	<b>4</b>
<b>1 APERÇU DE L'INTERVENTION .....</b>	<b>8</b>
1.1 FICHE D'INTERVENTION .....	8
1.2 EXÉCUTION BUDGÉTAIRE.....	9
<b>AUTOÉVALUATION DE LA PERFORMANCE .....</b>	<b>9</b>
1.2.1 <i>Pertinence</i> .....	9
1.2.2 <i>Efficacité</i> .....	10
1.2.3 <i>Efficiéce</i> .....	11
1.2.4 <i>Durabilité potentielle</i> .....	13
1.3 CONCLUSIONS .....	14
<b>2 MONITORING DES RÉSULTATS .....</b>	<b>16</b>
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
2.1.4 <i>Contexte HARMO</i> .....	20
2.2 PERFORMANCE DE L'OUTCOME .....	21
2.2.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	21
2.2.2 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	21
2.2.3 <i>Impact potentiel</i> .....	24
2.3 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1.....	25
2.3.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	25
2.3.2 <i>État d'avancement des principales activités</i> .....	25
2.3.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	26
2.4 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2.....	28
2.4.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	28
2.4.2 <i>État d'avancement des principales activités</i> .....	29
2.4.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	30
2.5 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 3.....	35
2.5.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	35
2.5.2 <i>État d'avancement des principales activités</i> .....	35
2.5.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	36
2.6 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 4.....	46
2.6.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	46
2.6.2 <i>État d'avancement des principales activités</i> .....	47
2.6.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	48

<b>3</b>	<b>THÈMES TRANSVERSAUX.....</b>	<b>49</b>
3.1	GENRE.....	49
3.2	ENVIRONNEMENT .....	50
3.3	VIH .....	51
<b>4</b>	<b>GESTION DES RISQUES.....</b>	<b>52</b>
<b>5</b>	<b>PILOTAGE ET APPRENTISSAGE .....</b>	<b>67</b>
5.1	RÉORIENTATIONS STRATÉGIQUES .....	67
5.1.1	<i>Une stratégie axée sur les actions vers le transport fluvial.....</i>	<i>67</i>
5.1.2	<i>Une stratégie axée sur les pistes intra-bassins pour faciliter l'évacuation et le regroupement des produits agricoles .....</i>	<i>67</i>
5.1.3	<i>Une stratégie axée sur une gestion de proximité des bacs de la Tshopo 68</i>	
5.1.4	<i>Confirmer les approches innovantes en cours.....</i>	<i>69</i>
5.2	RECOMMANDATIONS.....	71
5.3	ENSEIGNEMENTS TIRÉS.....	76
<b>6</b>	<b>ANNEXES .....</b>	<b>77</b>
6.1	CRITÈRES DE QUALITÉ .....	77
6.2	DÉCISIONS PRISES PAR LE COMITÉ DE PILOTAGE ET SUIVI .....	81
6.3	CADRE LOGIQUE MIS À JOUR .....	84
6.4	APERÇU DES MORE RESULTS.....	91
6.5	RAPPORT « BUDGET VERSUS ACTUELS (Y – M) » .....	91
6.6	RESSOURCES EN TERMES DE COMMUNICATION.....	95

## Acronymes

ACE	Agence Congolaise pour l'Environnement
AG	Assemblée Générale
ANO	Avis de Non Objection
APV	Projet d'Appui à la Production Vivrière
ASBL	Association Sans But Lucratif
ASS	Projet d'Appui au Secteur Semencier
ATI	Assistant Technique International
ATN	Assistant Technique National
BD	Bande Dessinée
BGG	Bonne Gouvernance et Genre
CARITAS	Confédération internationale d'organisations catholiques à but caritatif
CLER	Comité Local d'Entretien Routier
CLESB	Comité Local d'Entretien, Sécurité et Balisage
CSMPL	Centre de Service Marchés Publics et Logistique
COORDI	Coordination
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
DAO	Dossier d'Appel d'Offre
DEV	Développement
DMF	Direction des Matériels Flottant de l'OR de Kinshasa
DP	Directeur Provincial
DPITP	Division Provinciale des Infrastructures, Travaux Publics
DPITPR	Division Provinciale des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction
DPO	Délégué à Pied d'Œuvre
DTF	Dossier Technique et Financier
DVDA	Direction des Voies de Desserte Agricole
ECT	Expert en Coopération Technique
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 <sup>er</sup> janvier 2018)
ETD	Entité territoriale décentralisée
EUR	Euro
FIN	Financier
Fonct	Fonctionnel
FONER	Fonds National d'Entretien Routier
GFSCS	Gestionnaire financier chargé des conventions des subsides
GVT	Gouvernement
HARMO	Harmonisation
HIMO	Haute Intensité de Main-d'œuvre
HIEQ	Haute Intensité en Equipement
ICCN	Institut Congolais pour la Conservation de la Nature
IES	Impact Environnemental et Social
IOV	Indicateurs Objectivement Vérifiables
IPAPEL	Inspection Provinciale de l'Agriculture, de la pêche et de l'élevage
IPDR	Inspection Provinciale du Développement Rural
IST	Infections sexuellement transmissibles
ITP	Infrastructures, travaux publics
ITPR	Infrastructures, Travaux Publics, Reconstruction
JUR	Juridique
M&E	Monitoring et évaluation
MP	Marché public
MTR	Mid Term Review - Revue à mi-parcours
NB	Nota Bene
NU	Nouvelle unité (Fonctionnaire de l'état)
ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONG(D)	Organisation Non Gouvernementale (de Développement)
OP	Organisation Paysanne
OPJ	Officier de Police Judiciaire
OPS	Operations Management
OR	Office des Routes
OVD	Office des Voiries et Drainage
PAIDECO	Programme d'Appui Institutionnel au Développement Communautaire
PAIDS	
PAP	
PCR	Police de circulation routière
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PITWEB	

PK	Point Kilométrique
PME	Petite ou Moyenne Entreprise
PNLS	Programme National de Lutte contre le sida
PNMLS	Programme National Multisectoriel de Lutte contre le sida
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
PPP	Premier Programme PRODET
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 Kasaï Oriental
PRODET	Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo, Province Orientale
PROROUTE	Projet de réouverture et d'entretien des routes hautement prioritaires (Banque Mondiale)
PSR	Passage sous-route
PTF	Partenaires Techniques et Financiers
PV	Procès-verbaux
RAF	Responsable Administratif et Financier
RAFI	Responsable Administratif et Financier International
RC	Renforcement des capacités
RD Congo	République Démocratique du Congo
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
REP	Représentation d'Enabel à Kinshasa
RH	Ressources Humaines
RN	Route Nationale
RN 7	Route Nationale 7 (section Kisangani – Opala)
ROI	Règlement d'Ordre Intérieur
RP	Route Provinciale
RP 408	Route Provinciale 408 (Section Simi-Simi – Opala)
RR	Représentant Résident d'Enabel en RDC
RVF	Régie des Voies Fluviales
SC	Secrétaire Comptable
SENAMA	Service National de Mécanisation Agricole
SIDA	Le syndrome d'immunodéficience acquise
SIG	Système d'Information Géographique
SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
SNCOOP	Service National des Coopératives et des Organisations Paysannes
SNIR	Service National de l'Information Rurale

STD	Service Technique Déconcentré
TDR	Termes de Référence
USD	Dollars américains
VIH	Virus de l'immunodéficience humaine

# 1 Aperçu de l'intervention

## 1.1 Fiche d'intervention

<b>Intitulé de l'intervention</b>	PRODET (Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo)
<b>Code de l'intervention</b>	RDC1217811
<b>Localisation</b>	Pays : RDC; Province : TSHOPO ; Territoires : Opala, Banalia et Isangi
<b>Budget total</b>	20.000.000 EUR
<b>Institution partenaire</b>	Ministère provincial en charge de l'Agriculture et Développement Rural
<b>Date de début de la Convention spécifique</b>	6 Novembre 2014
<b>Date de démarrage de l'intervention/ Comité de pilotage d'ouverture (SMCL 0)</b>	6 Novembre 2014
<b>Date prévue de fin d'exécution</b>	5 Novembre 2019
<b>Date de fin de la Convention spécifique</b>	5 Novembre 2021
<b>Groupes cibles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Les Populations (Agriculteurs et Autres) habitant les Zones d'interventions ;</li> <li>* Les consommateurs des villes approvisionnées par les zones d'intervention du projet ;</li> <li>* Les transporteurs qui utilisent les routes réhabilitées et entretenues ;</li> <li>* Les CLER et CoordiCLER qui interviennent sur les routes ;</li> <li>* Les PME de prestation de services, travaux et fournitures</li> <li>* Les Ministères Partenaires et fonctionnaires (Renforcement des capacités)</li> <li>* La Province Maître d'Ouvrage des routes de dessertes agricoles</li> </ul>
<b>Impact <sup>1</sup></b>	Les Revenus des exploitants familiaux dans les Zones cibles de la TSHOPO sont augmentés grâce à une relance durable de la production agricole et contribuent à la réduction de la pauvreté
<b>Outcome</b>	Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau multimodal fonctionnel et durable
<b>Outputs</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée</li> <li>2. Un réseau multimodal de transport est réhabilité</li> <li>3. Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</li> <li>4. Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées.</li> </ol>
<b>Année couverte par le rapport</b>	2018

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



## 1.2 Exécution budgétaire

	Budget	Dépenses		Solde	Taux <sup>2</sup> de déboursement à la fin de l'année 2018
		Années précédentes	Année couverte par le rapport (2018)		
<b>Total</b>	20.000.000 €	2017 : 2.864.302,15 € 2016 : 3.581.787,55 € 2015 : 2.264.194,28 € 2014 : 160.545,22 €	1.966.709,89 €	9.162.460,91 €	54%
<b>Output 1</b>	580.000 €	170.336,55 €	13.765,64 €	395.897,81 €	32%
<b>Output 2</b>	8.475.440 €	3.405.728,66 €	632.669,50 €	4.437.041,84 €	48%
<b>Output 3</b>	4.601.120 €	1.832.102,94 €	194.383,22 €	2.574.633,84 €	44%
<b>Output 4</b>	350.000 €	1.119,44 €	2.265,81 €	346.614,75 €	1%
<b>Réserves budgétaires</b>	319.283 €	0,00 €	0,00 €	319.283 €	0%
<b>Output 5</b>	5.674.157 €	3.461.541,61 €	1.123.625,72 €	1.088.989,67 €	81%

La priorité du PRODET est de désenclaver les bassins de production agricole priorités par le PRODAT. Pour ce, le PRODET doit faire des réhabilitations de route et construire des ouvrages d'art. Hélas, la procédure des marchés publics d'ouvrage d'art a été suspendue suite à la décision ministérielle de mai 2017, ce n'est que plus tard qu'un ANO sera donné pour relancer ces marchés. Sur l'année 2018, 11 ponts ont été planifiés concernant trois axes réhabilités, pour un montant total de 450.000 euros. Avec le départ de l'ATI intérimaire les demandes n'ont pas pu être envoyés à Cellule des Marchés Publics, les travaux n'ont donc pas pu être exécutés en 2018. Sur un total de 2.400.000 euros planifiés en 2018, la somme de 1.966.709,89 euros a été consommée par le programme, soit 82 %.

## Autoévaluation de la performance

### 1.2.1 Pertinence

	Performance
<b>Pertinence</b>	B

Le Programme s'inscrit bien dans les politiques Nationales et dans la stratégie belge. Il est compatible avec les engagements en matière d'efficacité de l'aide, pertinent par rapport aux besoins des groupes cibles.

L'objectif global du programme « Les revenus des exploitations familiales dans les zones cibles de la Tshopo sont augmentés grâce à une relance durable de la production

<sup>2</sup> Taux d'exécution budgétaire

agricole et contribuent à la réduction de la pauvreté » et son objectif spécifique « le coût de transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable » sont alignés sur la Politique Nationale de la RD Congo dans le domaine du désenclavement.

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.

PRODET s'inscrit par ailleurs, dans le processus de la décentralisation en cours en RDC. Cela se justifie à travers l'ancrage institutionnel. Son évidence est démontrée à travers l'implication des services étatiques dans l'accomplissement des réalisations du PRODET. Dix DPO sont mobilisés par les services Publics (DVDA, ITPR) déconcentrés et décentralisés de la province, partenaires privilégiés. Il s'agit de l'IPDR et de DPITPR.

Un travail de proximité est réalisé avec les autorités provinciales et locales. Il promeut enfin l'implication et la concertation des acteurs du secteur des transports.

En plus des Ministres Provinciaux prévus (Agriculture, ITP, Plan, Genre, Gouverneur) comme membre de la SMCL, PRODET travaille en étroite collaboration avec les différents services de l'Etat congolais à la Tshopo:

- Office de Routes (OR) ;
- Commission Provinciale Routière (CPR) ;
- Direction des Voies de Desserte Agricole (DVDA) ;
- ... etc.

Ailleurs encore, les attentes des bénéficiaires sont énormes en matière de désenclavement. 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.

Ce sont ces raisons qui font que le programme trouve sa justification car non seulement il correspond parfaitement aux attentes de sa cible mais aussi et surtout il contribue à l'amélioration des conditions de transport des biens et des personnes.

C'est cela qui rend le PRODET pertinent.

### 1.2.2 Efficacité

	<b>Performance</b>
<b>Efficacité</b>	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) continue à fonctionner normalement. 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 pour les Territoires est disponible sur les ouvrages d'art du réseau routier de la Province.

Peut-on inscrire au passif cependant que les changements à répétition au niveau de l'exécutif Provincial restent et demeurent un réel élément perturbateur pour la bonne marche des activités de cette structure et l'appropriation du réseau par le gouvernement Provincial.

Les investissements prévus par PRODET concernent uniquement le désenclavement des bassins de production ciblés par PRODAT. La mesure de suspension des travaux de réhabilitation dans les Territoires de Banalia et d'Isangi suite à la limitation de la trésorerie, peut susciter malgré tout, des questionnements sur l'efficacité de la synergie PRODET/PRODAT.

En somme, les résultats obtenus au cours de l'année sous revue indiquent un ralentissement de la progression des indicateurs et des changements attendus. Les difficultés de prise en charge de l'entretien par la partie congolaise impactent le projet.

Si les chances actuelles de réaliser l'objectif spécifique semblent diminuer, on peut rester optimiste pour le futur sur base d'une réorientation stratégique majeure qui est en cours. Ainsi, le programme se prépare à développer davantage le transport fluvial qui offre de réels avantages :

- Faible coût de transport ;
- Utilisable en toute saison ;
- Faible coût d'entretien des voies fluviales.

Les perspectives sont ainsi positives de voir le programme se terminer sur une réussite en étant efficace sur la multimodalité, répondant donc à l'objectif spécifique.

### 1.2.3 Efficience

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

A ce jour, l'évaluation en termes monétaires des moyens mis en œuvre par le programme est à 10.850.000 euros. Au regard des chiffres, le taux d'exécution budgétaire global est de 54 %. Certaines composantes et activités ont connu un ralentissement suite à différents facteurs : Décision ministérielle de suspendre toute réhabilitation de nouvelles pistes ; Perspective des élections de fin d'année 2018 ; Changement d'ATI responsable du programme PRODET.

Malgré cela, le programme a réalisé près de 70% des résultats majeurs en utilisant la moitié de son budget. Le programme a bien montré de l'efficience.

<b>Réseau routier</b>	<b>Long. (km)</b>	<b>%</b>
Nombre de km retenus	877,69	100
Travaux terminés	650,1	74
Marchés non contractualisés (3)	111	13
Restant-projetés	116,59	13

<b>Ponts</b>	<b>Nombre/ ml</b>	<b>%</b>
Nombre d'ouvrages retenus	80 (832,25 ml)	100
Travaux terminés	18 (380,25 ml)	46
Procédure de marchés suspendue (8)	31 (208 ml)	25
Restant-projetés	31 (244 ml)	29

<b>Bacs</b>	<b>Nombre</b>	<b>%</b>
Nombre bacs retenus	8	100
Travaux terminés	6	75
Restant-projetés	2	25

<b>Entretien route</b>	<b>Nombre</b>	<b>%</b>
Km ciblés	877,69	100
Km entretenus	650,1	74
Restant-projetés	227,59	26

Le PRODET compte sept agents opérationnels et dix DPO. Ce dispositif opérationnel renforce le lien entre la coordination et le terrain d'une part et d'autre part entre le programme et les groupes cibles repartis dans les différents territoires d'intervention. Le nombre d'agents sera porté à onze pour l'année 2019 afin de renforcer ou de couvrir de nouveaux axes dans le domaine de la gouvernance routière, du fluvial, de la construction navale et de l'économie de la mobilité.

Pour assurer une gestion correcte des ressources existantes, les règles de gestion et outils adéquats sont définies, actualisées et partagées à tous les niveaux. Concrètement, par exemple, la réalisation de chaque activité proposée est soumise séquentiellement à l'accord du Responsable de projet en concertation avec l'expert national du domaine dans lequel se déroule ladite activité, lesquels veillent sur le critère d'efficience avant leurs visas.

L'on peut conclure en indiquant que la gestion des ressources au courant de l'année a été satisfaisante et en adéquation avec les résultats obtenus.

#### 1.2.4 Durabilité potentielle

	<b>Performance</b>
<b>Durabilité potentielle</b>	D

La contribution des institutions concernées notamment le FONER, le Gouvernement Provincial, le Gouvernement Central à travers leurs structures déconcentrées qui sont la DVDA et l'Office des Routes, ne permet pas de mener les activités de maintenance sur les axes entretenus et réhabilités autrefois. Une route en terre nécessite un entretien permanent pour éviter de réinvestissements onéreux. C'est malheureusement le cas de celui des routes abandonnées par la partie gouvernementale, si bien que l'on observe une dégradation très poussée entraînant une augmentation sensible du temps de parcours et du coût de transport des personnes et des biens. Cet état de choses est le résultat inéluctable d'une appropriation fragile par le maître d'ouvrage, en l'occurrence la Province de la Tshopo, qui est pourtant l'une des conditions de pérennisation des acquis du Programme.

Le fonctionnement de la CPR nécessite des appuis conséquents sur le plan de la capacitation de cette structure qui est appelée à jouer un rôle déterminant dans la gestion du patrimoine routier. Dans le contexte actuel, la CPR n'augure pas de perspectives positives, d'être une institution sevrée par Enabel et qui assurera sa survie. Au-delà de la CPR, le besoin en renforcement des capacités doit être identifié pour les ITPR et l'IPDR.

Une mention positive cependant qui annonce une aire d'espoir, concerne les initiatives locales d'entretiens qui sont dénombrées ça et là, entre autres ;

- L'administration du territoire de Banalia réhabilite certains axes sur les fonds du territoire ;
- Busira Lomami (entreprise privée) assure l'entretien des pistes rurales des bassins d'Isangi ;
- Le regroupement de la population qui intervient sur les pistes d'accès aux bassins de Production.

La Recherche – Action (R&A) et la Communication pour le développement (C4D) permettront de porter encore plus loin ces initiatives locales.

L'approche fluviale permettra également de renforcer cette durabilité. Car, dans ce domaine, les pratiques sont déjà bien ancrées et constitue une voie prioritaire d'évacuation.

Les dispositions prises permettent d'espérer que les acquis du Programme ne disparaîtront pas aussitôt fini celui-ci. La probabilité d'atteindre la durabilité reste envisageable. Pour cela, l'Etat doit, avec la pression de la société civile impliquée, changer de mentalité (attentisme), mobiliser ses ressources et poursuivre ainsi l'appui.

### 1.3 Conclusions

Après quatre ans de mise en œuvre, le PRODET reste pertinent, assez efficace et d'une durabilité mitigée. L'adéquation des moyens mis en œuvre pour l'obtention des résultats reste perfectible.

Le programme a mis en place diverses stratégies pour garantir la durabilité, en construisant des ouvrages définitifs en béton armé de qualité appréciable, en latérisant certains points critiques sur les axes routiers, en accompagnant la CPR pour garantir la gestion du patrimoine routier de la province, en renforçant les capacités des structures déconcentrées et décentralisées, en accompagnant des acteurs non-étatiques comme les CLER et les COORDICLER, en les professionnalisant par des formations, un suivi du respect des procédures et un équipement adéquat pour les travaux, en impliquant en amont le FONER dans les processus qui facilitent le transfert du réseau réhabilité.

Les fonds ont été mis à disposition pour les routes cédées par le FONER, ce qui constituait une avancée significative, mais les décaissements posent problème. Ce qui fait que, visiblement, la reprise de l'entretien par l'Etat Congolais n'est pas effective ainsi donc, les routes se sont fortement dégradées. L'espoir est présent, surtout avec les changements politiques qui vont suivre l'élection présidentielle de décembre 2018. De plus, des concertations Multi-bailleurs ont lieu et sont peut-être la clé pour obtenir de l'Etat une participation plus engagée sur l'entretien des routes.

2018 a été une année fortement perturbée pour le PRODET. La décision de suspendre les travaux de désenclavement prise en mai 2017 sur initiative ministérielle belge a fortement influencé l'atteinte de résultats pour le PRODET.

Le plafonnement budgétaire annuel a poussé le programme à limiter ses ambitions ce qui a eu un impact direct sur l'atteinte des résultats (cibles).

Le fait d'avoir eu un ATI intérimaire, avec double casquette, avec du temps partagé entre sa fonction de responsable de la Bonne Gouvernance et une deuxième fonction intérimaire de responsable Infrastructures, n'a pas facilité la mise en œuvre de certaines activités. Sans oublier les contraintes dues au changement à la tête du programme (nouveau Coordonnateur). Il faudra un temps au nouvel ATI responsable du programme PRODET pour faire un état des lieux, réaliser un recadrage et effectuer un redémarrage des activités.

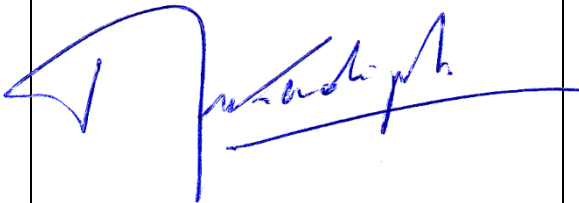
Le démarrage timide des activités réellement tournées vers la multimodalité n'a pas conduit à des actions concrètes en 2018.

Avec le renforcement de l'équipe fluviale démarré en fin 2018 et une vision tournée vers la promotion du transport fluvial, en assurant une navigation sécurisée par l'appui en 2019. Le programme mettra un accent particulier sur la multimodalité en améliorant la conception et la construction des embarcations, en réalisant le balisage et en aménagement les cours d'eau, en améliorant les points de rupture de charge, et en travaillant sur la gouvernance de ce secteur.

L'achèvement de la construction des ouvrages d'art sur les routes réhabilités est indispensable pour rendre effectif l'impact de la réhabilitation qui consiste à désenclaver totalement les bassins de production, permettre le trafic des camions et véhicules légers et éliminer les points de rupture en vue de faciliter l'évacuation des produits agricoles. Cela permettra aussi la cession des routes réhabilitées à l'Etat.

Le contexte économique-social est fragile et pourrait se dégrader; 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.

<b>Fonctionnaire exécution Enabel</b>
Philippe MUKENDI Responsable PRODET Programme de désenclavement dans la Tshopo - Enabel


## 2 Monitoring des résultats<sup>3</sup>

### 2.1 Évolution du contexte

#### 2.1.1 Contexte général

Le contexte général de l'année 2018 a été marqué par des tensions politiques persistantes liées au report des dates des élections (présidentielles et générales) et à la faible probabilité du respect des prochaines échéances annoncées pour fin 2018. Vers la fin de l'année, les tensions socio-politiques ont été exacerbées par la campagne électorale. Le nombre des jours ouvrables a été très réduit en décembre 2018 par crainte des tensions sociales post-électorales. Finalement, les élections ont eu lieu, un nouveau président est élu et le pays est redevenu calme.

Des affrontements sont intervenus entre l'armée congolaise et des groupes rebelles à Opienge dans le territoire de Bafwasende (Sud Est du territoire de Banalia). Les observateurs ont rapporté des velléités de ces groupes rebelles de marcher sur Kisangani.

Des cas de choléra et d'Ebola ont été signalés dans le territoire d'Isangi et dans la Province du Bas-Uele. Les mesures de prudence sont de mises.

Pour la quatrième fois, depuis le début du projet, le Gouvernement provincial a changé (2018). D'autres changements ont eu lieu, notamment, dans les Ministères de l'Agriculture, des Infrastructures et du Genre.

#### 2.1.2 Contexte institutionnel

Le PRODET en réfère institutionnellement à des services déconcentrés de l'Etat notamment en ce qui concerne l'encadrement de ses activités. 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.

Après avoir traversé une période compliquée caractérisée par des relations difficiles avec le ministre de tutelle, PRODET et PRODAT ont eu à travailler en étroite

---

<sup>3</sup> L'impact se réfère à l'objectif général ; l'outcome se réfère à l'objectif spécifique ; l'output se réfère au résultat escompté



collaboration avec un nouveau ministre qui lui avait plutôt tendance à encourager et faciliter la tâche aux responsables d'Enabel.

A part les Ministres Provinciaux prévus (Agriculture, ITP, Plan, Genre, Gouverneur) comme membre de la SMCL, PRODET travaille en étroite collaboration avec les différents services de l'Etat congolais à la Tshopo:

- Office de Routes
- Commission Provinciale Routière
- DVDA (Direction des Voies de Desserte Agricole)

### **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.

Au cours du second semestre 2018, le programme a vu des changements au niveau des ATI, avec un nouveau responsable de programme PRODET dès le 1er août et un nouveau coordonnateur à partir du mois de novembre 2018.

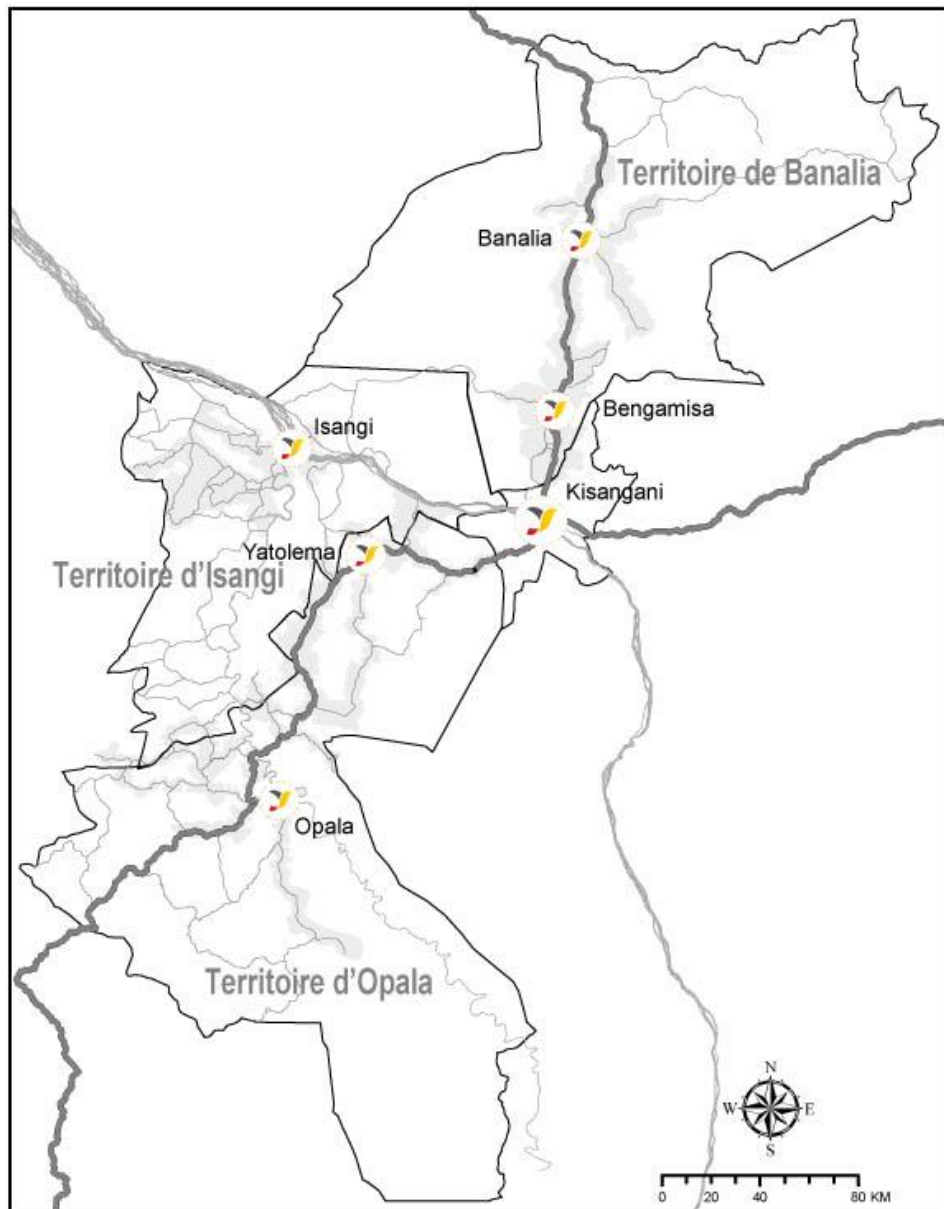
Le programme a reçu un nouveau Coordinateur qui a permis la reprise du fonctionnement régulier du programme en ce qui concerne le management.

Au niveau des Ressources humaines PRODET: A partir du 1<sup>er</sup> Aout à ce jour, un nouvel ATI (Philippe Mukendi) est en charge du programme.

Fin 2018, de nombreux ATN sont venus renforcer l'équipe de base. Un ATN Ingénieur Fluvial, un ATN Ingénieur construction Navale, un ATN Socio-Economiste pour la mobilité, un ATN Bonne gouvernance ainsi qu'un ATN Ingénieur Environnementaliste. Cette grande équipe permettra d'aller encore plus loin dans l'atteinte des objectifs fixés pour 2019.

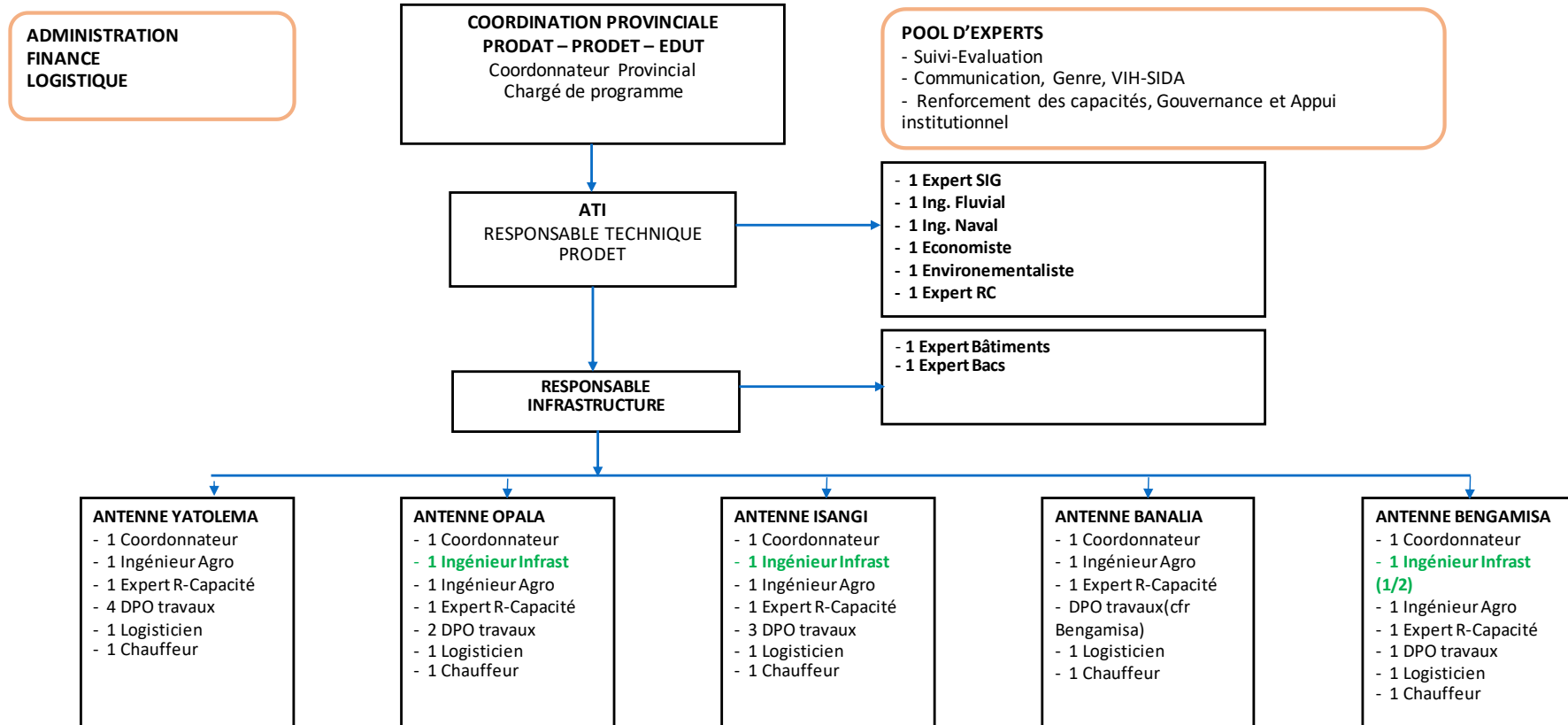
Ressources humaines PRODET : Le personnel ATI, ATN et agents d'exécution, nécessaire pour la mise en œuvre opérationnelle du programme figure dans l'organigramme ci-après (Organigramme) 1.

Bureaux et antennes : Le dispositif d'intervention des programmes de la Tshopo comporte un bureau central à Kisangani et 5 antennes pour les 3 territoires (Banalia, Isangi, Opala) dans lesquelles sont affectées les compétences nécessaires au travail de proximité avec les populations et les institutions (Carte 1).



Carte 1 : Carte de situation des antennes du programme PRODET - PRODAT - EDUT

## PRODET Organigramme



#### **2.1.4 Contexte HARMO**

La cartographie des partenaires œuvrant dans le secteur de désenclavement, établie avec l'aide du Ministère Provincial du Plan, indique qu'il y a très peu d'organismes internationaux qui travaillent dans ce secteur en dehors de la CARITAS qui a pour bailleur de fonds l'UE. Ce partenaire intervient sur les axes routiers BANALIA, BAFWASENDE, UBUNDU, et hinterland de Kisangani.

Ceci n'empêche pas qu'en interne au sein d'Enabel Tshopo, les autres programmes (EDUT et PRODAT) ne dégagent déjà des actions de synergie pour booster l'impact de PRODET dans la Tshopo.

Concernant la reprise progressive de l'entretien par la province, aucune avancée significative n'a été signalée. Et les initiatives de plaidoyers menées par la CPR auprès des autorités provinciales et du FONER n'ont pas encore donné de résultat. Sauf erreur de notre part, seul un budget symbolique de 33.915 USD a été remis à l'OR par le FONER pour des travaux d'entretien.

## 2.2 Performance de l'outcome



### 2.2.1 Progrès des indicateurs

<b>Outcome :</b> Le coût de transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable (Nombre de plaintes de tracasseries, Pourcentage des véhicules surchargés, Cas de non-respect des barrières de pluie diminuées...).					
Indicateurs	Valeur de la Baseline	Valeur année 2017	Valeur année 2018	Cible année 2018	Cible finale
Longueur de voies routière et fluviales praticables en toute saison	0 Km	Opala: 437 Banalia: 0 Isangi:214	Opala: 437 Banalia: 0 Isangi:214	Opala: 476 Banalia: 108 Isangi:364	Opala: 526 Banalia: 180 Isangi:442
Taux de diminution du coût des transports par (par modalité et par moyen de transport)	0%	ND	ND	7%	10%
Taux de maîtrise d'ouvrage effective au niveau de la Province	30%	50%	55%	60%	70%
Montant cumulé des investissements de la Province dans le réseau multimodal réhabilité par la CTB	0 USD	252.758 USD	33.915 USD	1.500.000 USD	3.000.000 USD

### 2.2.2 Analyse des progrès réalisés

IOV	COMMENTAIRES
<b>Outcome :</b> Le coût de transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau de transport 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 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 Enabel	Disponibilité de ressources FONER : env. 1.250.000 USD prévus pour l'entretien de l'ensemble des routes de la Tshopo dont environ 570.000 USD sur le réseau réhabilité par Enabel

L'achèvement des travaux des axes réhabilités a permis de comptabiliser un réseau de 650,1 Km soit 68 % de la valeur cible. Cet écart est dû à la décision de suspension des travaux de désenclavement prise en mai 2017 sur initiative ministérielle belge. La réhabilitation et l'entretien des routes a permis l'existence et la disponibilité d'un

réseau routier permanent qui a influencé les conditions d’approvisionnement des marchés de consommation. Le niveau de service et la qualité de ce réseau a entraîné une diminution du temps de parcours et du coût d’exploitation pour les transporteurs. Ce qui, dans une certaine mesure influence le coût du transport. Cela reste tout de même aléatoire car plusieurs paramètres, que l’on ne maîtrise pas forcément, interviennent aussi dans la structure du prix du transport : le coût du carburant, le coût des tracasseries, la demande...

Dans ce contexte, on devra plutôt mesurer la variation du prix du transport.

L’accompagnement de la CPR a permis :

- D’organiser la concertation permanente des acteurs intervenant dans la maîtrise d’ouvrage ;
- Des actions de Lobbying et de plaidoyer au niveau de l’autorité provinciale et du FONER qui ont conduit à la mise à disposition des fonds pour les routes cédées ;
- Des actions de sensibilisation et de mise en place des outils de communication (bandes dessinées, panneaux de signalisation) dans le cadre de la protection du patrimoine routier ;
- De démarrer la mise en place d’une base des données routière avec un suivi cartographique ;

Les fonds ont été disponibles pour les routes cédées par le FONER, ce qui constituait une avancée significative, mais les décaissements posent problème. Ce qui fait que, visiblement, la reprise en entretien par l’état Congolais n’est pas effective ainsi donc, les routes se sont fortement dégradées.

*Montants FONER disponibles pour les routes cédées par le PRODET*

<i>Route</i>	<i>Montant (USD)</i>
Kisangani (Lubanga)-Opala	401.200
Simi-Simi - Isangi	172.664

- La réhabilitation et l’entretien ont permis l’augmentation de trafic et la réduction de temps de parcours sur les axes Kisangani – Yatolema – Yate – Opala, Bac Lindi – Yangambi – Isangi avec comme conséquence la baisse de prix de riz à Kisangani et diminution de prix du carburant et du sucres à Yatolema, Opala, Isangi, Yangambi, Yanonge (2016-2017) ;
- Grace à la réhabilitation et l’entretien les paysans producteurs ont réussi à acheminer les produits vers le centre de consommation pour vendre aux prix préférentiels ;

- L'incitation des paysans à augmenter les surfaces d'exploitations et la production des produits agricoles

L'intervention met-elle toujours en œuvre « les bonnes activités » en vue d'atteindre l'OS ? Les résultats conduisent-ils toujours à l'atteinte de l'OS ? Les hypothèses et suppositions sont-elles vraies ?

- Oui l'intervention entreprend des bonnes activités en vue d'atteindre l'OS des activités ;
- Oui, les résultats conduisent à l'atteinte de l'objectif spécifique ;
- Les hypothèses non justifiées :

Les autorités s'engagent entièrement dans la pérennisation de l'entretien et y contribuent financièrement ;

- Respect de la contribution congolaise (en particulier financement FONER) ;
- Bon niveau de coordination entre acteurs au niveau de la province (interinstitutionnels et intersectoriels) ;
- Partenariat bacs approfondi ;
- Les fonds destinés à l'entretien utilisés à bon escient ;
- Application de la loi par la police routière ;
- Respect par les utilisateurs.

Facteurs d'influence (positifs ou négatifs) : Quelle est l'influence exercée par ces facteurs (identifiés précédemment) sur l'atteinte de l'Outcome ?

Positifs :

- Disponibilité croissante des moyens/engins de transport dans la zone ;
- PRODET suite aux échanges commerciaux développés avec la zone Est ;
- Stabilité du prix du carburant ;
- Paix et sécurité dans la zone ;
- Collaboration avec les services étatiques ;
- Redevabilité des autorités po-admin (visée électoraliste) ;

Négatifs :

- Augmentation des cas d'accidents des motos et véhicules occasionnant ainsi les dépenses inattendues dans les ménages ;
- Augmentation de la production agricole et son écoulement facile a fait baisser le prix sur le marché ;
- Les routes en bon état ont favorisé l'implantation des nouvelles barrières de tracasserie ;
- Suspension des travaux ;
- Niveau décisionnel des services déconcentrés partenaires ;
- Manque d'implication effective de l'état ;
- Diminution de nombre des véhicules de transport ;

- L'augmentation de temps de parcours entraînant parfois la détérioration des produits à évacuer ;
- Instabilité politique au niveau provincial et central ;
- Instabilité monétaire ;
- Problèmes agricoles liés surtout à l'étape post-récolte (transfo, conservation, commercialisation et évacuation).

Résultats (positifs ou négatifs) inattendus : Quelle est l'influence exercée par ces résultats inattendus sur l'atteinte de l'OS ?

Négatifs :

- Suspension des travaux de réhabilitation dans une partie de la zone d'intervention du projet dans les Territoires de Banalia et Isangi ;
- Arrêt des travaux d'entretien sur les axes pris en charge par la Province : Kisangani – Yatolema (OR) et Bac Lindi – Yangambi – Yamokanda (DVDA) ;
- Pression sur la forêt ;
- Barrières des tracasseries et de péages ;
- Exploitation illicite des ressources naturelle (braconnage, minerais) ;
- Accidents de circulation ;
- Propagations des IST ;
- Dégradation de la RN4 ;
- Accentuation de la présence de mupungistes auprès des producteurs agricoles

Positifs :

- Amélioration de l'habitat rural (à Yatulia ,Yakoko) ;
- Développement des petites PME (ateliers quado, restaurants, élevages) ;
- Education (Augmentation du taux de scolarisation des enfants) ;
- Réhabilitation de l'axe Kole-Mangi par l'AT de Banalia ;
- Prise de conscience de la population dans l'appropriation du patrimoine routier ;
- Marché de l'Est dans la région ayant permis la circulation des flux monétaire.

### **2.2.3 Impact potentiel**

Le revenu des exploitants agricoles dans les zones cibles ne peut augmenter que si le réseau réhabilité reste en permanence entretenu par la Province. La seule alternative est d'orienter l'évacuation de la production vers la voie fluviale, en valorisant une navigation sécurisée, pour remédier à cette insuffisance dans l'entretien de voies routières. Le réseau entretenu, la voie fluviale valorisée, les tracasseries diminuées permettent une amélioration d'accès au marché, une diminution du coût du transport et par ricochet l'augmentation de revenus du producteur.

La logique de l'intervention reste valable parce qu'elle permet d'avoir un réseau multimodal cohérent se raccordant à des axes principaux, permettant l'évacuation des



productions vers les centres commerciaux, en ancrant fondamentalement les axes à réhabiliter dans les bassins de production définis par le PRODAT.

## 2.3 Performance de l'output 1



### 2.3.1 Progrès des indicateurs

Output N° 1 : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée					
Sous Résultat					
Indicateurs	Valeur de la Baseline	Valeur année 2017	Valeur année 2018	Cible année 2018	Cible finale
Nombre des personnes formées en lien avec la maîtrise d'ouvrage	CPR : 0 IPDR : 0 ITPR : 0 CPE : 0	CPR : 2 IPDR : 5 ITPR : 5 CPE : 1	CPR : 4 IPDR : 5 ITPR : 5 CPE : 1	CPR : 4 IPDR : 23 ITPR : 15 CPE : 2	CPR : 4 IPDR : 23 ITPR : 15 CPE : 2
% d'exécution du plan d'appui à la CPR, DP/ITPR et l'IPDR	0%	93%	96%	100%	100

### 2.3.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités <sup>4</sup>	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1. Appui à l'organisation et à la mise en place de la coordination et du secrétariat technique de la CPR		X		
2. Appui au fonctionnement du secrétariat technique de la CPR		X		
3. Activités de renforcement des compétences individuelles			X	
4. Renforcement des capacités locales		X		
5				

<sup>4</sup> A : Les activités sont en avance  
 B : Les activités sont dans les délais  
 C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.  
 D : Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

## Commentaires

1. Aménagement des bureaux pour la CPR.
2. Acquisition des équipements et matériels du travail.
3. Pour 2019, Enabel devra songer à renforcer les capacités des Agents de la CPR, ITPR, IPDR et CPE.
4. Les Coordiclères et les CLERs ont été formés et professionnalisés.

### 2.3.3 Analyse des progrès réalisés

IOV	COMMENTAIRES
<b>Output N° 1 : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée</b>	
Nombre des personnes formées en lien avec la maîtrise d'ouvrage	5 agents de l'IPDR et 5 agents de la DP/ITPR ont été mis à disposition du programme pour un transfert des compétences. Les missions de suivi et contrôle qu'ils exercent sont en lien avec la maîtrise d'ouvrage.  Les besoins en renforcement des capacités doit être identifiés pour les ITPR et l'IPDR
% d'exécution du plan d'appui à la CPR, DP/ITPR et l'IPDR	Les appuis à la CPR et à l'IPDR sont conformes aux prévisions. L'appui à DP/ITPR n'a pas encore pu se concrétiser par une convention de subside en raison d'une position trop attentiste du partenaire.

L'accompagnement de la CPR a continué à travers des conventions de subsides. La deuxième convention de subsides a été clôturée le 31/05/2018. Une troisième a été signée le 01/10/2018 pour une période de 6 mois. La dernière convention a connu un retard dans son élaboration et sa soumission, dû au contexte particulier du départ de l'ATI intérimaire et de l'arrivée du nouveau responsable du programme mais aussi à la nécessité d'une évaluation et d'un recadrage des activités.

Les deux Assemblées Générales ainsi que les 11 réunions techniques prévues en 2018 ont été tenues et les recommandations issues de ces réunions font objet de suivi.

Trois missions d'évaluation de l'état du réseau ont été effectuées, sanctionnées par des rapports qui renseignent sur l'état du réseau routier ont permis la mise à jour de la base de données routière avec un suivi cartographique.

Une mission avec Enabel pour la collecte des données devant alimenter les indicateurs pour l'évaluation des performances du programme.

Des actions de sensibilisation et de mise en place des outils de communication (bandes dessinées, panneaux de signalisation) dans le cadre de la protection du patrimoine routier ;

L'IPDR a aussi été appuyé à travers ses services dans son rôle d'appui conseil de proximité pour la promotion des bonnes pratiques d'utilisation du réseau multimodal

de transport et du concept d'appropriation du patrimoine routier et de concertation locale par une convention de subside signée le 3 mai 2018 pour une durée d'une année.

L'appui à DP/ITPR n'a pas encore pu se concrétiser par une convention de subside en raison d'une position trop attentiste du partenaire.

Cinq agents de l'IPDR et cinq agents de la DP/ITPR ont été mis à disposition du programme pour un transfert des compétences. Les missions de suivi et contrôle qu'ils exercent sont en lien avec la maîtrise d'ouvrage.

Les changements à répétition au niveau de l'exécutif Provincial restent et demeurent un réel élément perturbateur pour la bonne marche des activités de cette structure et de l'appropriation du réseau par le gouvernement Provincial.

Dans quelle mesure l'output a-t-il été atteint (indicateurs de progrès) ?

L'Output a été atteint à 75% et 96% respectivement pour la formation des agents CPR et le taux d'exécution du plan d'appui aux services concernés.

L'intervention met-elle toujours en œuvre « les bonnes activités » en vue d'atteindre l'output ? Les hypothèses et suppositions sont-elles vraies ?

Oui, l'intervention met en œuvre des bonnes activités conduisant à l'atteinte de l'output; les hypothèses et les suppositions sont vraies, mais un accent particulier doit être mis sur le renforcement des compétences individuelles.

Facteurs d'influence (positifs ou négatifs) : Quelle est l'influence exercée par ces facteurs (identifiés précédemment) sur l'atteinte de l'output ?

L'influence exercée par ces facteurs sont :

Négatifs :

- Faible implication de l'Etat ;
- Changement répétitif au niveau de l'exécutif provincial ;
- Lenteur dans la mise en œuvre de la décentralisation.

Positifs :

- Contacts permanents avec les Autorités locales ;
- Tenue des réunions techniques et SMCLs.

Résultats (positifs ou négatifs) inattendus : Quelle est l'influence exercée par ces résultats inattendus sur l'atteinte de l'output ?

Négatifs

- Suspension des travaux de réhabilitation dans une partie de la zone d'intervention du projet ;
- Arrêt des travaux d'entretien sur les axes pris en charge par la Province

## 2.4 Performance de l'output 2

### 2.4.1 Progrès des indicateurs

<b>Output 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité</b>					
<b>Indicateurs</b>	<b>Valeur de la Baseline</b>	<b>Valeur année 2017</b>	<b>Valeur année 2018</b>	<b>Cible année 2018</b>	<b>Cible finale</b>
Pourcentage d'exécution du PGES (%)	Banalia : 0% Opala :0% Isangi : 0%	Banalia : 30% Opala :30% Isangi : 30%	Banalia : 30% Opala :30% Isangi : 30%	Banalia : 20% Opala :20% Isangi : 20%	Banalia : 30% Opala :30% Isangi : 30%
Nombre de personnes formées spécialisées en HIMO	520	687	687	1218	1218
Longueur de voies routières/ fluviales désenclavées	0Km	641,04	650,01	959,69	1 254
Longueur de ponts construits/ réhabilités	0 ml	318,75	380,25	832,25	832 ?5
Nombre de passages sous route construits/Réhabilités	0	50	58	164	172
Nombre de bacs réhabilités/ construits et fonctionnels	R /C : 4 Fonct : 6	R/C6 Fonct : 6	R/C7 Fonct : 5	R/C8 Fonct :9	R /C :8 Fonct :9
Nombre d'embarcadères aménagés et fonctionnels	1		3	5	6

## 2.4.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités <sup>5</sup>	État d'avancement :			
	A	B	C	D
Mise en œuvre PGES			X	
Réhabilitation des axes d'Opala PPP (161,26 Km, entretien période de garantie)		X		
Consolidation, gravillonnage et compactage Yaté-Opala centre (15 Km)			X	
Travaux de construction des ponts des axes d'Opala PPP (11 ponts)			X	
Réhabilitation avec l'OR des ponts Lokilo I et II sur l'axe Yokoko-Lokilo Etat-Yambalé		X		
Pose de 3 buses en béton armé sur l'axe Yaté-Opala Centre		X		
Pose d'une buse en béton armé sur l'axe Yokoko-Yalipanga-Yambale et la construction de 2 dalots en béton armé sur l'axe Yate-Opala Centre		X		
Confection sur site de 30 buses en béton armé de diamètres 120 cm sur l'axe Kisangani-Yangambi		X		
Réhabilitation et rechargement des accès du bac Isangi long de 2,800 Km		X		
Construction de 2 dalots sur les accès du bac Isangi		X		
Réhabilitation pont Lobilo axe Simi Simi-Yangambi			X	
Démontage pont Londe axe Simi Simi-Yangambi		X		
Reconditionnement et réaffectation ancien bac Isangi		X		
Reconditionnement et réaffectation ancien bac piétons Kisangani		X		
Stock pièces de rechange et moteur marin pour imprévues sur les bacs neufs et/ou à réhabiliter pendant la période du programme			X	
Réparation salle d'attente rive gauche traversée bac Kisangani			X	
Etude aménagement des embarcadères points de passage bacs Tshopo (Yatolema)		X		
Appui Formation des équipages bacs Tshopo			X	
Etude prospective, technique et socio-économique des biefs navigables Opala, Banalia et Isangi			X	
Aménagement de biefs navigables Opala, Banalia et Isangi			X	
Formation aux mesures hydrologiques			X	

La mise en œuvre du PGES de façon formelle a pris du retard. Les échanges avec l'ACE qui est le service public chargé de l'évaluation et de la validation de l'EIES ont été compliqués. Une clarification et une harmonisation des vues est nécessaire. La désignation fin 2018 d'un responsable du volet environnement pourra faciliter les choses. Des contacts ont été pris pour une réunion d'échange au 1er trimestre 2019 et une mission conjointe sur terrain.

<sup>5</sup> A : Les activités sont en avance  
 B : Les activités sont dans les délais  
 C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.  
 D : Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

Les travaux de consolidation, gravillonnage et compactage Yaté-Opala centre (15 Km) a connu du retard. Le marché lancé pour la location des véhicules a été infructueux. La relance a donné le même résultat. Le programme s'est finalement tourné vers le SENAMA, pour la mise à disposition de 2 tracteurs avec bennes basculantes. 5 km ont été réalisés.

Les travaux d'ouvrage d'art en béton armé n'ont pas pu être réalisés. Ces ouvrages d'art concernaient les marchés publics dont la procédure était suspendue suite à la décision ministérielle belge de mai 2017. Pour désenclaver totalement les bassins de production, ces travaux d'ouvrages d'art ont été accordés. Les démarches de l'ANO pour la relance ont abouti vers fin Q3-2018 coïncidant avec le départ de l'ATI intérimaire et l'arrivée du nouveau responsable du programme. Les demandes n'ont donc pas pu être envoyées à temps à la Cellule des Marchés Publics. Sur l'année 2018, 11 ponts ont été planifiés concernant trois axes réhabilités.

Les travaux de réhabilitation du pont Lobilo, n'ont pas pu être réalisés. Le programme est en attente depuis juin 2018 de l'autorisation de l'OR pour l'assemblage de 2 bacs HIEQ 10 tonnes pour transformation en ponts flottants, pour faciliter la traversée des engins et matériaux au niveau du pont Londe effondré

La constitution d'un stock de pièces de rechange et moteur marin pour imprévues sur les bacs neufs et/ou à réhabiliter pendant la période du programme, n'est pas réalisée car conditionnée par le renouvellement du contrat cadre de gestion, qui reste à ce jour sans suite.

Les travaux de réparation de la salle d'attente rive gauche traversée bac Kisangani, n'ont pas pu être réalisés car le financement devait être partagé entre OR (recette bacs) et Enabel, ce qui rendu l'intervention difficile par manque d'un accord de principe.

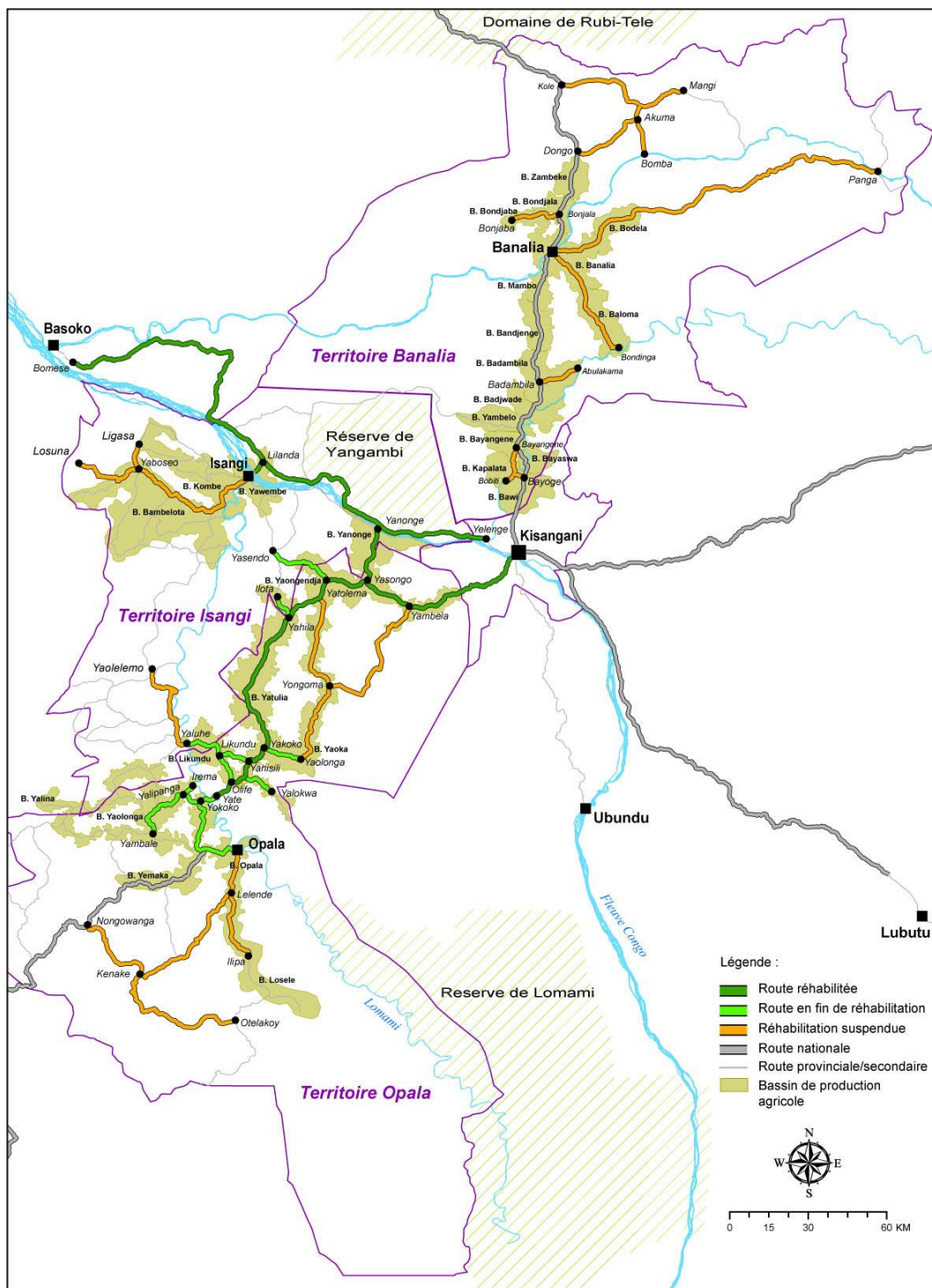
Les travaux sur le fluvial n'ont pas été exécutés car les TDR élaborés après la mission de prospection sommaire sur les biefs priorités ont été revisités par Bruxelles consistant à inclure le 245 km du bief de la Lomami en lieu et place de 2 points singuliers initialement prévu (Matale et Yanga).

Dans la suite on a levé l'option de recourir à l'expertise perlée du service hydraulique Belge sur base d'un accord cadre. L'ATI intérimaire a entrepris des contacts qui n'ont pas abouti à un accord.

### 2.4.3 Analyse des progrès réalisés

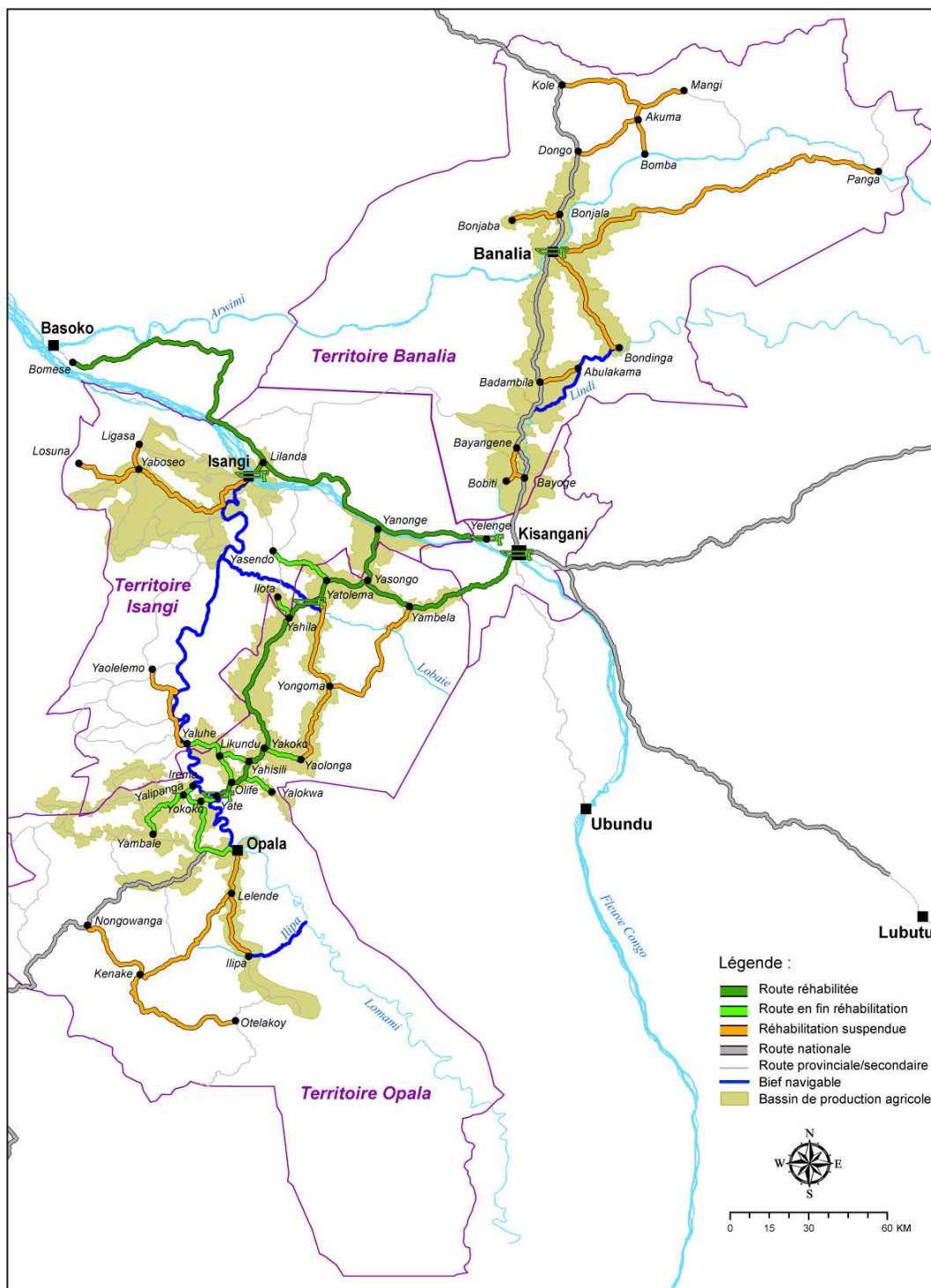
IOV	COMMENTAIRES
<b>Output N° 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité</b>	
Pourcentage d'exécution du PGES (%)	En 2018 la valeur cible est dépassée de 10% les travaux des pistes et des ouvrages se font suivant la nouvelle approche qui implique l'atténuation des impacts négatifs sur l'environnement (barrières des pluies, végétalisation, brise-vitesse).

Nombre de personnes formées spécialisées en HIMO	Des formations sont suspendues suite à la nécessité d'un recadrage en rapport aux nouvelles orientations du backstopping et aussi à la limitation de la trésorerie.
Longueur de voies routières/ fluviales désenclavées	La cible 2018 a atteint 68 % soit 650,1 Km sur 959,69 Km prévus, suite à la suspension des travaux (décision ministérielle belge) et au plafonnement budgétaire annuel. Les travaux sur le fluvial n'ont pas été exécutés car les TDR élaborés après la mission de prospection sommaire sur les biefs priorisés ont été revisités par Bruxelles consistant à inclure le 245 km du bief de la Lomami en lieu et place de 2 points singuliers initialement prévu (Matale et Yanga). Dans la suite on a levé l'option de recourir à l'expertise perlée du service hydraulique Belge sur base d'un accord cadre. Cibles 2017 : pistes (804), fluvial (0), Exécution 2017 : pistes (641,04 km), fluvial (0) ; Cibles 2018 : pistes (877,69), fluvial (82), Exécution 2018 : pistes (650,1 km), fluvial (0) ; Cible finale : pistes (877,69), fluvial (376)
Longueur de ponts construits/ réhabilités	La cible 2018 a été atteinte à 46 % soit 380,25 ml sur 832,25 ml prévus, suite à la suspension des travaux (décision ministérielle belge) et au plafonnement budgétaire annuel.
Nombre de passages sous route (PSR) Construits/Réhabilités	La cible 2018 a été atteinte à 35 % soit 58 PSR sur 164 prévus, suite à la suspension des travaux (décision ministérielle belge) et au plafonnement budgétaire annuel.
Nombre de bacs réhabilités/ construits et fonctionnels	En 2018, le nombre de bacs fonctionnels a régressé suite à la détérioration de la structure du bac Banalia. La lourdeur administrative dans le traitement des dossiers techniques au niveau de la DMF/OR.
Nombre d'embarcadères aménagés et fonctionnels	Contrainte naturelle (montée des eaux) à la Lobaie. La complexité du site (digues de part et d'autre) exigeant des études des faisabilités en 2 scénarios embarcadères / pont. Ces études ont révélé que la construction du pont coûterait trop cher. C'est ainsi que nous avons opté pour la construction d'un embarcadère. Une étude a été lancée en juillet 2018.



Carte 2 : Réseau routier réhabilité par le PRODET





Carte 3 : Réseau fluviale envisagé pour les travaux d'aménagement et de balisage, par le PRODET

Facteurs d'influence (positifs ou négatifs) : Quelle est l'influence exercée par ces facteurs (identifiés précédemment) sur l'atteinte de l'output ?

Positifs :

- Existence d'autres bailleurs : présence de PROROUTE sur la RN4 a facilité l'accès aux réseaux du territoire de Banalia ;
- Présence des capacités locales acquis des programmes similaires précédents (chef d'équipe et cantonniers formés) ;
- Existence des initiatives locales ;
- L'administration du territoire de Banalia réhabilite certains axes sur fond du territoire ;
- Busira Lomami (entreprise privée) assure l'entretien des certaines pistes rurales des bassins d'Isangi ;
- Les regroupements dans la population qui interviennent sur les pistes d'accès aux bassins de Production.

Négatifs :

- Suspension des travaux
- Lenteur dans la mise en œuvre de la décentralisation
- Difficulté dans la prise de décision STD
- Faible implication de l'Etat
- Changement répétitif au niveau de l'exécutif provincial

Résultats (positifs ou négatifs) inattendus : Quelle est l'influence exercée par ces résultats inattendus sur l'atteinte de l'output ?

Positifs :

- Le chef de secteur Babelota appuis les organisations paysannes (T/Isangi)
- L'aménagement pont Ilipa par ICCN(T/Opala)
- L'administration de territoire de Banalia réhabilite certains axes sur fond du territoire

## 2.5 Performance de l'output 3

### 2.5.1 Progrès des indicateurs

Output N° 3: Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales						
Sous Résultat						
Indicateurs	Valeur de la Baseline	Valeur année 2017	Valeur année 2018	Cible année 2018	Cible finale	
Nombre de COORDICLER professionnalisés	0	2	2	4	4	L'output n'a pas été atteint ; Il y a eu rupture de collaboration entre Enabel et les COORDICLER due à la suspension des travaux de réhabilitation ; Le renforcement des capacités n'a donc pas suivi ; Enabel n'a pas construit des bureaux pour les COORDICLER, mais par contre il y en a eu certaines qui ont construit le leur (Opala 1 et 2).
Longueur de routes / voie fluviale entretenus par les CLER et CLESB	0 Km	440	650,1	959,69	1042 Km	L'output est en dessous du seuil ; La décision de suspension des travaux a fait que les travaux de réhabilitation n'ont continué qu'à Opala pour atteindre les 208 km en 2018 La cible de 1148km ne pourra pas être atteinte à cause de cette mesure de suspension des travaux ; 440 km des routes sur tous les territoires ont été cédé à la Province, mais l'entretien n'a pas suivi ; Pas de biefs navigables en entretien, mais les pré études ont été faites.
Cote moyenne pondérée sur base des fiches d'abattement	0%		??	90	90%	La valeur de la baseline devait être plutôt Non Applicable parce qu'on début il n'y avait encore personne qui avait fait l'examen ; Pourquoi il n'y a pas des valeurs entre 2017 et 2018 ? 2018 : l'appréciation qualitative des axes réhabilités à Opala (données recueillies du président COORDICLER Opala 2) est à 90 %, mais pourquoi il n'y a pas d'appréciation quantitative ? (C à d les fiches d'abattement)

### 2.5.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités <sup>6</sup>	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1 Formation des Chefs d'équipes des nouveaux CLER			X	
2 Entretien du réseau multimodal		X		

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

Les activités de formation sont en retard, les mesures correctives doivent être prises. Mais l'accompagnement des agents DVDA et des Ingénieurs du programme se font toujours sur terrain. Et les anciens chefs d'équipe formés s'occupent des nouveaux CLER.

Toutes les routes réhabilitées ont été mises en entretien dans le délai. Le reste du réseau entretenu a été cédé à la Province.

### 2.5.3 Analyse des progrès réalisés

IOV	COMMENTAIRES
<b>Output N° 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</b>	
Nombre de COORDICLER professionnalisés	La valeur cible n'a pas été atteinte ; Il y a eu rupture de collaboration entre Enabel et les COORDICLER due à la suspension des travaux de réhabilitation ; Le renforcement des capacités n'a donc pas suivi ; Enabel n'a pas construit des bureaux pour les COORDICLER, mais par contre il y en a eu certains qui ont construit le leur (Opala 1 et 2).
Longueur de routes / voie fluviale entretenus par les CLER et CLESB	La valeur cible n'a pas été atteinte ; La décision de suspension des travaux a fait que les travaux de réhabilitation n'ont continué qu'à Opala pour atteindre les 208 km en 2018 La cible de 1042km ne pourra pas être atteinte à cause de cette mesure de suspension des travaux ; 440 km des routes sur tous les territoires ont été cédés à la Province, mais l'entretien n'a pas suivi ; Pas de biefs navigables en entretien, mais les pré-études ont été faites.
Cote moyenne pondérée sur base des fiches d'abattement	L'entretien est assuré sur la base des contrats de performance, afin de garantir la qualité de l'entretien. L'état d'entretien est constaté sur base des fiches d'abattements ou d'évaluation physique, qui ressortent une cotation par perte des points dû aux dégradations constatées, qui reflètent la qualité de l'entretien. Les contrats de performance permettent, d'évaluer l'état du réseau et de payer les structures d'entretien en fonction de la qualité du travail fait Pour 2018, la moyenne pondérée issue des abattements est supérieure à 90 % cette appréciation qualitative est dû au fait que les axes étaient nouvellement réhabilités

Dans quelle mesure l'output a-t-il été atteint (indicateurs de progrès) ?

Voir tableau ci-dessous.

L'intervention met-elle toujours en œuvre « les bonnes activités » en vue d'atteindre l'output ? Les hypothèses et suppositions sont-elles vraies ?

Effectivement, les activités retenues sont toujours bonnes et les hypothèses sont fondées ;

Il n'y a donc pas d'autres activités à ajouter ;

Point d'attention : problème de renouvellement et de la qualité des matériels de cantonnement sur le marché local.

Facteurs d'influence (positifs ou négatifs) : Quelle est l'influence exercée par ces facteurs (identifiés précédemment) sur l'atteinte de l'output ?

Actuellement, l'Etat Congolais n'a pas encore pu reprendre l'entretien des routes réhabilités par Enabel.

Force est de constater qu'il y a un manque flagrant de respect des bien de la collectivité. Cela est d'autant plus visible sur les infrastructures publics comme les ponts dont certains d'entre eux s'effondrent à cause du non-respect de la charge à l'essui.

Résultats (positifs ou négatifs) inattendus : Quelle est l'influence exercée par ces résultats inattendus sur l'atteinte de l'output ?

L'entretien de 300 m de route avec la contribution locale par la COORDICLER Opala II ;

La construction des bureaux à Opala I et Opala II par les COORDICLER ;

La continuité de la paie du loyer du bureau de la COORDICLER Isangi malgré qu'il n'y a pas de subside Enabel ;

Initiative locale (des regroupements au sein de la population et même de l'autorité locale) dans la réhabilitation des certains tronçons des routes et la réparation des certains ponts en bois pour faciliter l'accessibilité des bassins de production à Isangi.

Pour certaines personnes, nous constatons un éveil des consciences et une auto-prise en charge.

Photo des ouvrages d'art réalisés :



*Pont Lokilo I (13,5 ml) sur l'axe Yokoko / Yalipanga / Yambale, Territoire d'Opala.*



*Pont Lokilo II (48 ml) sur l'axe Yokoko / Yalipanga / Yambale, Territoire d'Opala.*





*Travaux de gravillonnage, 5 Km (Yate / Axe Opalal-Centre).*





*Pose d'un buse sur l'axe Yokoko / Yalipanga / Yambale, territoire d'Opala.*



*Entretien HIMO sur l'axe Yate / Opala-Centre, territoire d'Opala.*





*Guichets de péage Bacs réalisés avec l'appui de PRODET, dans le cadre de la mise en place du nouveau système de gestion Bacs dans Tshopo.*

### Témoignages :

Quelques témoignages donnés par des partenaires, des utilisateurs de la route, des paysans, sur l'impact des travaux de réhabilitations et d'entretien des routes dans la zone d'intervention.

#### **Propos de Floribert IKELEME, Président du CLER Yakoko PK 178, recueillis le 10 décembre 2018.**

*Avant l'arrivée de CTB/PRODET, la vie était précaire. On était découragé de cultiver des grands champs car l'évacuation était très difficile parce que les routes étaient très impraticables. On poussait des sacs de paddy ou de riz à des grandes distances de plus de 50 kilomètres en aller – retour, et ce en plusieurs rotations, pour arriver à les embarquer dans des baleinières. Il n'y avait pas d'acheteurs et les prix des produits manufacturés étaient aussi chers. Tout compte fait on ne gagnait presque rien.*

*Quand CTB a arrangé et entretenu les routes, les acheteurs nous arrivaient ici et on vendait facilement nos produits et achetons les produits de première nécessité facilement et à un prix abordables. Les boutiques se sont aussi implantées. En plus nous avons facilité de voyager à Kisangani en 1 jour et à moindre frais car il y avait beaucoup de camions qui arrivaient à Yakoko. Nous vivions bien en 2016, 2017 et au début de 2018, malgré quelques cas de tracasseries des services étatiques, de la police et de l'armée. Merci à CTB.*

*Actuellement, nous commençons à vivre la situation d'avant. Pour faire arriver un sac de plus ou moins 130 kilos à Kisangani, il faut déboursier en moyenne 25 \$ alors que l'année passée ça nageait en 10 et 12 \$. Avec la diminution du nombre de camions qui arrivent à Yakoko, nous ne savons plus voyager facilement à Kisangani. La situation commence à redevenir dure. Enabel s'il y a moyen faites quelques choses ».*

#### **Propos de Jean LOKOLOMA, chef chantier du CLER Ilota, recueillis à Yakoko, le 10 décembre 2018.**

*La route était en mauvais état. On évacuait difficilement nos produits des champs. On utilisait les vélos qu'on posait pour atteindre le port d'embarquement, c'était dur, on souffrait et on s'épuisait. Pour nous on évacuait par la rivière Lobaie. Les commerçants qui venaient acheter le riz dans nos villages nous imposaient le prix et on n'avait pas de choix.*

*Avec la réhabilitation des routes, notre souffrance a baissé. On utilisait plus les vélos, nous venons facilement nos riz et bêtes, puis nous parvenons à voyager à Kisangani pour acheter ce dont nous avons besoin et visiter aussi nos familles. La vie avait vraiment changé et c'était bien pour nous.*

*Avec la dégradation des routes on commence à souffrir comme avant et les transporteurs, que ce soit ceux des camions et des baleinières ont doublé le prix de transport. Nous commençons à être découragés ».*

#### **Propos de Germain LOTAFE, Président des jeunes de Yakoko PK 173, recueillis le 11 décembre 2018.**

*Avant CTB, nous menions une vie très difficile, les prix des produits manufacturés étaient très chers. Les camions n'arrivaient pas à Yakoko, on était obligé d'évacuer les produits par la voie fluviale en transportant des gros sacs sur vélos à des longues distances. C'était une corvée et les prix n'étaient pas interférents.*

*En 2006, avec la réhabilitation de la route, nous vendions facilement sans nous déplacer avec les riz et allions à Kisangani et arrivions le même jour. Les boutiquiers se sont installés et les prix des produits de première nécessité ont baissé. Notre condition de vie commençait à s'améliorer. Avec la présence des plusieurs camions au parking le prix e transport se négociait autour de 15 dollars et le voyage durait 1 ou 2 jours».*

*Depuis que la route s'est abîmée, il y a de moins en moins des camions qui arrive à Yakoko, le prix de transport d'un sac atteint 25 dollars, nous sommes contraints d'évacuer à 20 dollars par la voie fluviale avec tous le risque de chavirement de baleinière. Nous risquons, si rien n'est fait, revivre la situation d'il y a 5 ans ».*

**Propos de Jeanne ASOMELI, femme ménagère de Yakoko PK 173, recueillis le 11 décembre 2018.**

*Nous avons souffert, on pillait le paddy par manque de décortiqueuse et après faisons des voyage de 130 kilomètres en poussant les vélos et à la merci de toutes les intempéries. De fois on était très découragés à faire des grands champs suite au manque des clients. Notre revenus était insignifiant, on ne parvenait pas à acheter ce dont on a besoin.*

*Quand CTA a arrangé la route, c'était une sorte de délivrance pour nous. On vendait notre riz sur place à à bon prix, on voyageait à Kisangani facilement soit pour vendre nos produits, acheter ce dont on a besoin ou visiter nos famille. Nous étions motivés à faire des grands champs car il y avait beaucoup d'acheteurs, ça nous faisait du bien*

*La route est abîmée, nous demandons à la CTB de la réhabiliter, qu'elle ne compte pas sur l'entretien que l'Etat congolais a promis de faire. Nous avons peur de revivre le calvaire des années passées».*

**Propos de Faustin BOLOLO, Chef de collectivité secteur Tooli, recueillis à Yakoko PK173, le 11 décembre 2018. Téléphone 0825874357**

*Je te remercie pour avoir pris l'initiative de venir me voir pour qu'on parle, surtout en rapport avec les routes. Je me demande pourquoi la CTB a abandonné la route qu'elle venait à peine de réhabiliter et d'entretenir. C'est avec notre entretien que j'apprends que le tronçon Lubunga jusqu'à Yate avait été remise au gouvernement depuis mars 2017.*

*Avant votre arrivée, la population vivaient avec une souffrance terrible car sans route on ne sait pas se déplacer et les commerçants pu acheteurs du riz ne vont pas arriver chez vous. C'est la situation qu'on vivait avant que la route ne soit réhabilitée. Les gens utilisaient les mortiers pour décortiquer le paddy, se déplaçait avec les vélos à des longues distances pour atteindre la rivière Lomami puis vendre ou voyager dans des conditions moins humaines jusqu'à Kisangani. Le sel, le savons, le sucres,..., étaient rares et chers. On vivait des dettes au jour le jour et si vous n'avez pas des bêtes c'est encore très difficile.*

*Quand la route était réhabilitée, c'était comme une délivrance. Nous avons vu autant des camions et des acheteurs du riz nous arriver à Yakoko, les rizeries se sont implantées, plus de souffrances comme avant. On vendait sur place et ceux qui voulaient aller vendre à Kisangani y allaient aussi facilement. On achetait les produits de première nécessité à un prix abordable. La vie devenait un peu aisée. Avec l'afflux des acheteurs des riz et autres produits, nous vendions facilement et certaines boutiques se sont implantées nous donnant l'occasion d'acheter sur place les pièces de rechanges et autres.*

*Au stade actuel, nous tenons vers la situation d'avant CTB si rien n'est fait, et ça sera très regrettable pour ma population en particulier et pour tout le territoire d'Opala en général. Pour ton information, je ne suis plus en mesure de savoir la quantité du riz évacuée par mon secteur car les*

commerçants, faute de camions, préfèrent utiliser les baleinières au port de Yaluwe qui est dans un autre secteur Balinga Lindja. Je souhaiterais qu'Enabel fasse même des travaux de bouchage des bourbiers et qu'elle mette à la disposition du secteur des outils pour que les travaux collectifs hebdomadaires soit faits sous les ordres ou l'initiative du chef secteur»

**Propos de Léonard, Président du collectif Oluchana , recueillis à Yatulia PK 158 , le 11 décembre 2018.**

Sans route, étant entre les rivières Lobaie et Lomami, nous sommes très loin des lieux d'évacuation. C'était très dur pour nous et étions parvenus à ouvrir un sentier de 32 kilomètres pour accéder à la rivière Lomami. Si par exemple tu as 10 sans, tu dois faire 10 tours, soit 32\*2\*10 kilomètres pour tout évacuer. De là il faudrait voyager soit par pirogue ou baleinière pour aller vendre à Kisangani. Toute cette opération pouvait prendre. Bref monsieur le coordonnateur d'antenne, c'était périlleux et on ne gagnait rien, c'était décourageant. On vivait comme à l'antiquité.

Quand CTB a réhabilité la route, tous avait positivement changé. On ne souffrait plus car l'acheteur passait de village en village pour acheter nos. Et tu désirais aller vendre à Kisangani, les camions était disponible et à un cout raisonnable. On partait à Kisangani quand on le souhaitait. Les produits d'usage courant ont baissé de prix et avec la présence de plusieurs acheteurs le prix du riz avait augmenté et on se retrouvait financièrement.

Présentement, si rien n'est fait, on va recourir aux vélos que nous avons abandonnés quand la route était praticable. Nous allons revenir à la situation d'avant CTB. Si Enabel peut encore faire quelque chose par rapport à la route».

**Propos d'Aimé Kelekele, Conseiller de l'OPA Tokolonga, recueillis à Itokola PK 122, le 11 décembre 2018.**

On souffrait terriblement quand la route était impraticable. On n'avait pas de choix que de piler le paddy, faute de rizerie, puis transporter par vélos jusqu'à Yanonge pour vendre. On s'épuisait physiquement et on ne gagnait rien. C'était très difficile de se procurer même du savon et du sel.

En 2006, quand la route était praticable, on vendait facilement et on se déplaçait aussi facilement. On avait oublié nos vélos. Le revenu commençait a augmenté.

A l'allure ou se dégrade la route, si rien n'est fait, nous allons encore souffrir comme avant. Nous regrettons de voir comment la route se dégrade aussi vite».

**Propos Ets MOTO MOTO, commerçant et chef d'antenne de Yatolema de la Fédération des Entreprises du Congo, recueillis à Yatolema PK 92, le 12 décembre 2018. Téléphone 0829231957**

« Ça fait 30 ans que je vis et je fais le commerce à Yatolema. C'était difficile avant la réhabilitation de la route. J'ai une boutique et un débit de boisson. Je n'avais pas assez de clients compte tenu de la pauvreté du milieu. Les paysans qui cultivaient se plaignaient toujours de ne rien gagner. Ils sollicitaient plus des biens à crédit et ils ne payaient pas bien.

Quand la route était, en 2016 et début 2017, en bon état, je vendais plus qu'avant et je partais facilement à Kisangani pour renouveler le stock. Je faisais même des allers -retours le même jour. Du coté débit de boisson, je vendais beaucoup car mes consommateurs sont les acheteurs du riz, des camionneurs, d'autres passagers ou les travailleurs des ONG en mission. C'était fructueux pour moi. Les gens sollicitait de moins en moi mes marchandises à crédit, j'avais plus du cash.

*A l'allure ou se dégrade la route, si rien n'est fait, nous allons encore souffrir comme avant. Ce sera vraiment pour moi, un retour en arrière à l'allure ou se dégrade la route. D'ailleurs nous commençons déjà à faire transiter nos marchandises par Yanonge pour arriver à Kisangani au lieu d'y aller directement».*

**Propos de monsieur Augustin MUSAFIRI, président du COORDICLER, recueillis à Yatolema PK 92, le 13 décembre 2018.**

*La vie était très difficile. Ici l'agriculture est la principale activité. Pour vivre, il faut arriver à faire écouler sa production, vendre et voir l'argent. La population de Yatolema passait par Yanonge en poussant des vélos pour prendre les pirogues ou baleinières pour arriver à Kisangani. J'en garde un douloureux souvenir pour avoir perdu mon épouse et mon enfant de 8 ans suite à un naufrage*

*Notre situation a changé, une fois que la CTB a réhabilité la route. La population avait la latitude de vendre les produits localement ou aller le vendre à Kisangani car il y avait beaucoup d'acheteurs et le transport était régulier, facile et à cout raisonnable. C'était la joie, le soulagement et le changement de vie. Le troc, qui était un système implanté dans le milieu avait disparu. C'était bon pour nous.*

*Ça commence à redevenir dur pour nous. D'ici quelques mois et surtout au retour de la prochaine saison pluvieuse nous allons revivre ce que nous avons vécu avant. C'est regrettable, on ne sait pas ce que fait l'Etat avec le fond qu'il perçoit à travers le FONER».*

**Propos de SAKAYABO, commerçant de Yatolema PK92, le 13 décembre 2018. Téléphone 0823588596**

*Nous souffrions avant l'arrivée de CTB. Il nous était difficile d'aller à Kisangani par route suite à son état de dégradation très avancé, nous étions obligés de passer par Yanonge puis utiliser la voie fluviale avec tous les risque de naufrage. On avait du mal à renouveler le stock à temps réel. Le pouvoir d'achat de la population était très faible et certains prenaient des marchandises à crédits et tous ne remboursaient pas des dettes. En un mot, je ne gagnais pas assez. Nous étions enlevés avec toutes les conséquences y relatives.*

*A partir de 2016, quand la CTB a réhabilité la route, avec le trafic des camions et la fréquentation de la route par les acheteurs de riz, nous avons senti une augmentation des recettes et la population locale commençait à acheter un peu facilement mes marchandises. Le système qui consistait à gager le riz contre le crédit avait diminué, les paysans ne s'endettaient plus trop. On a senti une amélioration des conditions. Je partais à Kisangani pour renouveler mon stock et revenir le même jour. Les paysans vendaient le riz et achetaient ce qu'ils voulaient car la circulation de l'argent était perceptible. D'autres partaient vendre à Kisangani car le transport était accessible et facile.*

*Actuellement, le trafic des camions et la fréquentation de la route commence a baissé. Si ça continue ainsi, nous allons moins vendre, beaucoup souffrir car c'est la route qui nous fait bien vivre. C'est d'hommage et déplorable la situation que nous vivons »*

## 2.6 Performance de l'output 4

### 2.6.1 Progrès des indicateurs

<b>Output N° 4:</b> Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues					
<b>Sous Résultat</b>					
<b>Indicateurs</b>	<b>Valeur de la Baseline</b>	<b>Valeur année 2017</b>	<b>Valeur année 2018</b>	<b>Cible année 2018</b>	<b>Cible finale</b>
Diminution du nombre de barrière de tracasserie	100%		ND		50%
Montant de tracasserie par 100 km	Route Banalia:117 708 fc Isangi: 38 278 fc Opala: 64 541 fc  Fleuve Banalia: 543 fc Isangi:30000fc Opala:16000fc		ND		Diminution de 50%
% des camions et des baleinières surchargés	Opala Camion : 67% Baleinière : 82%  Banalia: Camion:38% Baleinière: 33%  Isangi Camion: 100 % Baleinière: 48%		ND	Opala Camion : 27% Baleinière : 82%  Banalia: Camion:27% Baleinière: 33%  Isangi Camion: 27% Baleinière: 48%	Opala Camion : 0% Baleinière : 0%  Banalia: Camion:0% Baleinière: 0%  Isangi Camion: 0% Baleinière: 0%
% de camion respectant les barrières de pluies	Opala : 77% Banalia : N/A Isangi: N/A		ND	80%	80%

Durant l'année 2018, des difficultés structurelles n'ont pas permis d'organiser la collecte des données. En fin d'année, des missions ont eu lieu pour obtenir les tendances.

## 2.6.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités <sup>7</sup>	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1 Appui à la lutte anti-tracasserie Cette activité avait déjà débuté, mais elle a été suspendue.			X	
2 Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier		X		
3 Formation des agents (politico-administratifs, PCR, Transcom, percepteurs de taxes, ...) Impliqués dans la surveillance routière : respect de la réglementation, éthique, respect de la nomenclature des taxes, ...				X
4 Appui aux aménagements et équipement de postes de pesage				X
5 Appui aux missions de contrôle des surcharges				X

Au cours de l'année 2018, il n'y a pas eu des actions spécifiques dans l'appui, sur la lutte contre la tracasserie.

Des actions de sensibilisation et d'appui conseil de proximité pour la promotion des bonnes pratiques d'utilisation du réseau multimodal de transport et du concept d'appropriation du patrimoine routier et de concertation locale ont été menées par les services de l'IPDR dans le cadre d'une convention de subside.

Les postes de pesage n'ont pas pu être installés parce que des préalables étaient nécessaires en rapport en la gestion de ces postes de pesages. Les différents changements au niveau de l'exécutif provincial n'ont pas facilité les choses. Les différents contacts ont été pris à travers la CPR, pour que les dispositions réglementaires sur les pèse-essieux (au nombre de 2) soient approuvées par le Gouvernement Provincial, afin de permettre leurs installations. Le projet d'arrêté est en cours d'élaboration par le ministère en charge du transport et voie de communication.

La CPR a approché les autorités locales pour que les dispositions réglementaires sur les barrières de pluies qui étaient en préparation, soient approuvées par le Gouvernement Provincial, en vue de les rendre opérationnelles et contraignantes aux usagers de la route sous le contrôle de la CPR. Projet d'arrêté transmis par le ministère provincial des ITPR au gouvernorat.

S'agissant de la formation d'agents impliqués dans la surveillance routière, comme dit plus haut pour d'autres activités, les différents changements au niveau des autorités politico-administratives ont été un frein. Mais les préparatifs et les différents contacts ont été entrepris à travers la CPR pour l'identification des besoins ainsi que la définition des actions à mener. Une première formation programmée est celle des agents locaux pour une gestion responsable des barrières des pluies, capables d'établir

<sup>7</sup> A : Les activités sont en avance  
 B : Les activités sont dans les délais  
 C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.  
 D : Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

des rapports circonstanciels par les OPJ. Cette formation s'organisera idéalement vers le premier trimestre de l'année 2019.

### **2.6.3 Analyse des progrès réalisés**

Les hypothèses et suppositions sont-elles vraies ? - communication adapté

Les hypothèses sont confirmées et un plan de communication adapté et opérationnalisé s'avère nécessaire. La mise en œuvre de ce plan devrait se poursuivre malgré la décision de la suspension de réhabilitation des pistes.

Facteurs d'influence négatifs : Quelle est l'influence exercée par ces facteurs (identifiés précédemment) sur l'atteinte de l'outcome ?

- Persistance des certaines barrières de tracasserie :
- La non-présence de l'équipe PRODET sur certains axes suite à l'arrêt brusque du financement de volet, cette présence était dissuasive.
- Non prise en charge conséquente des agents étatiques des services concernés (cas surtout des NU)
- Persistance de la surcharge de camions des certains axes :
- Passivité des services réglementaires (PCR, Transcom, ...)
- La recrudescence de la dégradation des axes ciblés
- Non démarrage des travaux fluviaux par PRODET
- Respect des barrières de pluie :
- L'absence d'un service spécifique

Résultats inattendus positifs : Quelle est l'influence exercée par ces résultats inattendus sur l'atteinte de l'output ?

- Auto-prise en charge et appropriation ;
- Dans certaines zones où PRODET n'intervient pas/plus directement, on a remarqué la naissance des dynamiques internes qui ont conduit à des initiatives locales de réhabilitation et entretien. Cas des territoires de Banalia sur les axes Badambila-Abulakama, Bayangene-Kapalata, et Opala sur les axes Yambelo-Yaolonga et Yalina-Kisangani 1 – Alerema Kembe. Enfin, à Isangi, sur l'axe Yanonge-Rome, Bac Lindi-Yangambi-Yaekela.
- Synergie développée avec autres partenaires/projets ;
- Cas de ADRA auprès des CVD accompagnés par le PRODET : cas de Bengamisa

Résultats inattendus négatifs : Quelle est l'influence exercée par ces résultats inattendus sur l'atteinte de l'output ?

- Démotivation du personnel non-recruté par rapport au traitement (vis-à-vis des ceux prises en charge) ;
- Augmentation de prix de certains biens et services dans des axes réhabilités due à l'augmentation de la demande (circulation intense des personnes)
- Augmentation supposée du taux des maladies VIH



## 3 Thèmes transversaux

### Cellule SIG :

La cellule SIG (Système d'Information Géographique) Enabel Tshopo est en pleine mutation. L'Expert SIG a participé à une réunion d'harmonisation des données SIG Inter-programme (à Kinshasa). Les Experts SIG y ont défini ensemble un modèle de structuration de la base des données pour faciliter l'archivage à la Représentation et envisager ultérieurement la consultation en ligne.

### Renforcement des capacités :

Sur le plan de renforcement des capacités, le document «Vade-mecum: Outils d'appui aux animateurs ruraux et chefs de cellule du développement rural » a été établi par l'Expert en RC. Sa vulgarisation pourra permettre une meilleure prise en compte des aspects d'entretien des routes rurales par les acteurs sociaux évoluant dans les milieux paysans.

### 3.1 Genre

PRODET et PRODAT ont en commun quelques catégories de bénéficiaires dont les ménages agricoles, les organisations des producteurs agricoles, les ONG, les PME ... Pour cette raison, les deux programmes fonctionnent en synergie et de façon complémentaire. Voilà pourquoi il a été élaboré une stratégie Genre unique pour les deux projets, assortie d'un plan d'action unique également. Celui-ci prévoit des actions à mener en vue de réduire les inégalités entre hommes et femmes au sein des communautés. Ces actions sont à mener en interne d'abord au bénéfice des agents Enabel appelés à intégrer chacun et chacune le Genre dans sa sphère d'activités.

Ainsi, il est devenu une tradition au sein du programme provincial d'organiser annuellement une journée de renforcement des capacités des agents en matière de Genre. Cette journée organisée au cours du mois de mars dédié à la Femme constitue également une occasion de faire le point sur la prise en compte du Genre dans la mise en œuvre du programme provincial dans tous ses volets (Désenclavement, Agriculture, Education et Santé). Ceci, en vue de mettre en exergue les avancées réalisées et les défis à relever pour les jours à venir.

Pour l'année 2018, ce renforcement en interne a porté sur les violences sexuelles et celles basées sur le Genre. En externe, le même thème a fait l'objet d'une campagne de sensibilisation auprès des femmes membres d'OPA féminines bénéficiaires de PRODET et PRODAT, auxquelles ont été associés quelques leaders d'opinions de sexe masculin. Au total, cette activité a touché 369 personnes dont 320 femmes à travers la zone d'intervention de PRODET - PRODAT. Il convient de préciser que la sensibilisation est une occasion de vulgariser les textes légaux en rapport avec le thème retenu au niveau national pour la célébration de la Journée Internationale de la

Femme. Notons que l'objectif pour l'année 2018 était de réduire les violences sexuelles dont sont victimes la femme et la jeune fille.

A l'issue des activités du mois de la Femme, Enabel-Tshopo, à côté d'autres partenaires, a reçu du ministère provincial du Genre un diplôme d'honneur destiné aux personnes physiques ou morales qui se distinguent par leur implication dans la promotion du Genre.

Pour contribuer de façon significative à l'autonomisation des femmes membres d'OPA bénéficiaires, le plan d'action « Genre » prévoit l'alphabétisation des femmes comme contribution significative à leur autonomisation. Ainsi, sur financement de PRODAT, entre septembre et décembre 2018, 319 femmes analphabètes ont appris à lire, à écrire et à compter en swahili ou en lingala. Elles sont capables aujourd'hui de calculer en utilisant les 4 opérations fondamentales. Ce renforcement des capacités va certainement leur permettre de jouer un rôle plus important dans la vie des OP, des comités villageois de développement et des ONG en siégeant par exemple au comité directeur. Les femmes alphabétisées pourront également mieux gérer leurs activités génératrices de revenu grâce à une bonne tenue des documents comptables, connaître leurs droits grâce à la lecture, entre autres.

### **3.2 Environnement**

Une étude d'impact environnemental et social a été réalisée pour les aménagements routiers prévus dans les territoires d'Opala et de Banalia. PRODET tient compte des recommandations & mesures mentionnées dans le rapport de cette étude.

Des ateliers de sensibilisation sur la protection du patrimoine routier avec une introduction sur la sécurité routière ont eu lieu.

Pour les travaux de réhabilitation par les initiatives locales ou par les entrepreneurs, l'accompagnement sur le plan environnemental était axé sur :

- Le respect de l'emprise en termes de largeur d'ouverture ou de déforestation ;
- Le respect des plantations longeant les pistes (en cas de nécessité d'abattre l'arbre incliné vers la route à cause de l'état précaire, négociation pour aboutir à un compromis à l'amiable avec le propriétaire sous les auspices de l'autorité locale exigée. En cas de nécessité d'ouvrir un canal d'évacuation d'eau traversant une plantation on fait autant) ;
- le respect des tombes des autochtones placées à proximité de la route (éviter de faire une canalisation ou un puisard sur les tombes) ;
- La demande de recruter les femmes dans les travaux ;
- Le port obligatoire de la tenue pour tronçonneur (casque, gant de protection) ;
- L'utilisation du profil économique (avec brise vitesse) dans des agglomérations pour limiter les vitesses et éviter les accidents de circulation.

Dans chaque Cahier spécial de charge pour les marchés des travaux des pistes et ouvrages est inséré des clauses environnementales.

### 3.3 VIH

Le plan de communication PRODET-PRODAT prévoit des actions de sensibilisation au VIH/SIDA à travers la zone d'intervention. Ainsi se justifie la production d'une pièce de théâtre à diffuser via les radios rurales partenaires pour sensibiliser sur les comportements à risques en rapport avec le VIH/SIDA et sur les avantages du dépistage volontaire. Cette action vise globalement les populations vivant le long des axes routiers réhabilités et à réhabiliter. Sont ciblés de façon spécifique les membres des comités locaux d'entretien des routes et des comités villageois de développement, les camionneurs et autres transporteurs...

Outre la sensibilisation via les médias, il est prévu de mettre à contribution les services compétents (Programme National de Lutte contre le Sida, PNLS ; le Programme National Multisectoriel de Lutte contre le Sida, PNMLS) pour la sensibilisation mais aussi pour le dépistage volontaire. La distribution des préservatifs peut se faire s'ils sont fournis gratuitement par les services publics en charge.

Dans le même ordre d'idées, il est prévu la sensibilisation au VIH/SIDA par l'intermédiaire des partenaires privés du PRODET. En effet, dans le cadre de la mise en œuvre du PRODET, tout entrepreneur qui gagne un marché s'engage à faire auprès de tous les employés du chantier de la sensibilisation sur les mesures sanitaires contre la transmission du VIH et autres infections sexuellement transmissibles. A la même occasion, le dépistage volontaire doit être encouragé. Et ce, conformément à l'une des clauses insérées dans chaque demande de prix ou chaque dossier d'appel d'offre. S'ils sont disponibles, Enabel peut également confier au partenaire un lot de préservatifs à distribuer.

Pour faciliter la tâche aux partenaires et s'assurer de la qualité des informations à donner, Enabel peut mettre à leur disposition un support écrit élaboré avec le concours d'un des services compétents précités. Quand le partenaire le désire, il peut se faire appuyer par le service public local compétent.

## 4 Gestion des risques

Identification du risque ou problème			Analyse du risque ou problème			Traitement du risque ou problème			Suivi du risque ou problème	
Description du Risque	Période d'identification	Catégorie de risque	Probabilité	Impact Potentiel	Total	Action(s)	Resp.	Date limite	Avancement	Statut
Contexte institutionnel des services décentralisés	2015	DEV	Medium	Medium	Medium Risk	Le Gouvernement national et provincial clarifient le rôle des STD et les relations hiérarchiques	Gouv, Province, RR	déc-17	Les nouvelles provinces sont installées et un troisième exécutif a été installé. Il n'y a pas d'administration provinciale propre. Les STD exercent la fonction. Relation parfois compliquée mais normale dans la mise en place d'une décentralisation sans moyens réels disponibles ou transparents. 3 statuts de la fonction publique (Etat, Provinces et ETD) ont été publiés. Ces statuts ne prévoient pas de liens entre les différentes fonctions publiques. Cela est en contradiction avec la loi sur la libre administration des provinces.	En cours
Faible niveau de coordination entre acteurs du secteur routier de la province	2014	DEV	Medium	Medium	Medium Risk	Activités spécifiques explicitement prévues en particulier au niveau de la CPR	Province PRODET	déc-16	La CPR fonctionne plutôt bien mais en termes de cession de pouvoir à un maître d'ouvrage provincial (Min prov ITP), les esprits doivent encore évoluer.	En cours

(interinstitutionnels et intersectoriels)						Missions de facilitation, dialogue et recherche de synergies confiées à la Province/ CPR			Les infos indispensables ne sont pas transmises spontanément ou automatiquement (p.ex. allocations budgétaires d'entretien routier) et sont obtenues par le maître d'ouvrage quasi sous la contrainte	
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, Participation a l'élaboration du PAP	Province PRODET	Permanent	Les travaux d'investissement sont trop peu nombreux pour avoir un double financement. Un des rôles dévolus à la CPR est celui de la programmation transparente des investissements et moyens	En cours
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 sécurités	Coordination CTB/Tsho po	Information. Les incertitudes liées à la fin du mandat présidentiel et au calendrier des élections n'engendrent pas de tensions apparentes à Ksangani			
<b>Au niveau des résultats</b>										
<b>RESULTAT 1 : GOUVERNANCE</b>										
Insuffisance de RH de qualité auprès du Maître	2014	DEV	Low	Low	Low Risk	Diagnostic des STD, renforcement des	PRODET	Permanent	Diagnostic des STD; Conventions de subsides en cours pour la CPR et l'IPDR,	Terminé

d'Ouvrage						capacités des services essentiels à une maîtrise d'ouvrage compétente			en préparation pour l'inspection provinciale des ITP	
						Recrutements et intégration dans le cadre des agents recrutés dits "nouvelles unités"			Le recrutement est une tâche régaliennne du partenaire. Les ingénieurs DPO du PRODET sont appelés à renforcer la capacité réelle des services publics liés aux infrastructures	
						Formation par intégration dans le processus programme d'agents mis à disposition (DPO)			Résultats variés avec les DPO mais globalement positif	
<b>RESULTAT 2 : REHABILITATION</b>										
Faiblesse de capacité de participation à des MP par les PME, BE locaux	2014	DEV	Low	Low	Low Risk	Formations et accompagnement lors de l'exécution des marchés	MP/CTB	déc-16	Faiblesse réelle des entreprises en termes de matériel voire de personnel (système des "journaliers"). Impression d'avoir affaire à des commerçants plutôt qu'à des entrepreneurs.	En cours
						Favoriser la passation de MP par la province			Les MP provinciaux sont rares et entourés d'une certaine opacité. Pas d'infos régulières.	
Non suivi de la programmation de réhabilitation du réseau de désenclavement des bassins agricoles	2017	DEV/JUR	High	High	High Risk	Révision des décisions ministérielles belges qui mettent en veilleuse la politique de désenclavement par des annulations de marchés	CTB	déc-17		En cours

						d'infrastructures indispensables				
						Maintien des propositions budgétaires du PRODET		oct-17		
Mise en oeuvre difficile des PGES en raison de notions environnementales mal maîtrisées et la force des habitudes	2017	DEV	Medium	Medium	Medium Risk	Adaptation des PGES au contexte	PRODET	déc-16	L'ACE récemment mise en place dans la Tshopo (juin 2017) ne semble pas jouer, dans sa pratique expérimentée, le rôle institutionnel attendu.	En cours
						PGES basé sur l'EIES				
<b>RESULTAT 3 : ENTRETIEN</b>										
Faible gouvernance dans les structures d'entretien	2014	DEV	Low	Low	Low Risk	Suivi des structures (animateurs) et accompagnement dans les travaux (DPO)	PRODET	Permanen		En cours
						Audits				
						Contrats de performance				
						Exécution de contrats et de marchés publics				
						Intégrer les structures CLER dans un système local de concertation (CVD)	PRODET / SNCOOP	juin-18		
Conscientisation au concept de patrimoine routier	PRODET/S NCOOP	Permanen								

Faible durabilité des travaux d'entretien, Prise en charge de l'entretien des pistes non assuré après le projet (Disponibilité de fonds Foner incertaine pour routes secondaires ou tertiaires)	2016	DEV	Medium	High	High Risk	Accompagnement de la Province/CPR à mobiliser les fonds FONER	PRODET, Province/CPR,	Perma nent	440 km repris par la Province et fonds FONER disponibles via OR et DVDA (pas via la Province)	En cours
						Lobbying auprès du FONER et de la DVDA pour la prise en charge de l'entretien régulier			Vulgarisation de la nouvelle approche	
						Appuyer la CPR, elle-même appuyée par la DPITP et la DVDA, dans la programmation, la planification			Evaluation des accompagnements antérieurs	
						Adopter une organisation pertinente pour l'entretien				
						Adapter les techniques ou approches d'entretien à la réalité climatique et hydrogéologique			On favorise l'adoption de la nouvelle approche d'entretien (e.a. enherbement maintenu)	
Politique d'entretien des infrastructures aléatoire	2017	DEV	High	High	High Risk	Inventorier les ouvrages d'art et leur état	CPR	févr-18	Inventaire en cours sur réseau "CTB"	En cours
Non suivi des engagements du partenaire pour l'entretien du réseau réhabilité	2015	DEV	Medium	Medium	Medium Risk	Accompagnement de la Province/CPR à mobiliser les fonds FONER	PRODET, Province/CPR,	Perma nent	Des fonds ont été débloqués. Leur utilisation par l'Office des Routes n'est pas visible. Il s'ensuit une dégradation prononcée des pistes remises à la Province en avril 2017. Les pistes	



<b>RESULTAT 4 : BONNES PRATIQUES</b>						Planifier la maintenance et les remplacements		Permanent	entretenu par la DVDA (selon son mandat) sont plus ou moins entretenue. Le déblocage lent des fonds est évoqué en explication à la faiblesse des travaux exécutés (déc 2017)	
Faible application par la police routière des mesures réglementaires	2016	JUR	Medium	Medium	Medium Risk	Veille et attirer l'attention de l'administration sur le rôle de la police routière	PRODET, Province/ CPR,	Permanent	Le PAIDS (programme financé par la Belgique exécuté par PNUD) a travaillé à une réglementation routière provinciale mais PRODET n'a pas été associé. Le PAIDECO est arrêté et le PRODET, via la tutelle et la CPR effectue les démarches appropriées à une prise de réglementation adéquate	En cours
Les tracasseries persistent et démotivent les différents acteurs économiques	2014	JUR	Medium	Medium	Medium Risk	Actions spécifiques prévues (résultat 4) Utilisation des radios communautaires Communication sur les tracasseries Inventorier les taxes et redevances légales	PRODET, Province/ CPR,	Permanent	Le nombre de tracasseries ne diminue pas; leurs montants obèrent le coût du transport et donc les prix des marchandises et celui du transport des personnes	En cours
						En informer les usagers Sanctionner les perceptions illégales				
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. Prendre une réglementation provinciale	PRODET, Province/ CPR,	Permanent déc-17		En cours

						Solliciter l'implication de l'état (Police) pour faire respecter la loi		Permanent		
						Acquisition de matériel de contrôle des charges et formation des utilisateurs	PRODET	juin-17	Réalisé	
						Réglementer le poids des véhicules sur le réseau: interdire la circulation des camions de poids supérieur à 10 tonnes	Province	déc-18	Le ministre du développement rural (qui préside la SMCL) est convaincu de la nécessité de limiter le poids des véhicules afin de protéger le patrimoine et les investissements consentis	En cours
D'UN POINT DE VUE GENERAL										
Impact des restrictions budgétaires sur les résultats	2017/2018	OPS	High	High	High Risk	Rétablir les allocations budgétaires	ENABEL	janv-19	Les réductions successives des allocations budgétaires impactent les résultats. Les arbitrages se font au détriment des activités porteuses de résultats	
Au niveau des risques fiduciaires										
Variation des taux de change	2015	FIN	Medium	Medium	Medium Risk					En cours
Retard dans l'attribution des marchés publics	2015	FIN	Low	Low	Low Risk	Communication constante avec la cellule MP	PRODET	Permanent	Des marchés n'ont pas été contractualisés sur base d'une décision de la tutelle. La notification de l'annulation a été problématique	En cours
						DAO de qualité	CTB	Perma		

								nent		
						Formation sur les conventions de subsidie				
Usage inapproprié des fonds dans le cadre des Conventions de Subsidies	Entrée en vigueur des Conventions de Subsidies comme outil de financement (01/2016)	FIN	Low	High	Medium Risk	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyse ex-ante des capacités organisationnelles du partenaire et CdS adaptée en fonction du diagnostic</li> <li>- Vérification de la réalisation des engagements (technique) et de la conformité des pièces justificatives (financière) avant déboursement de chaque nouvelle tranche</li> <li>- Contrôles et suivis du partenaire selon planning défini</li> <li>- Renforcement des capacités du partenaire par accompagnement</li> </ul>	RAFI + RAF + GFSCS + ATI + ATN	<ul style="list-style-type: none"> <li>ok</li> <li>ok GFSCS</li> <li>Ok CdP et GFCCS</li> <li>Planning en cours après</li> </ul>	Cadre en place	En cours

						Enabel		'nouvelle orientation' des convsuls		
Fraude dans le processus d'achat (partage marge fournisseur-gestionnaire achat Enabel, fausses factures, sélection arbitraire des fournisseurs/prestataires, matériel livré non conforme, etc). Kisangani et antennes	Début du programme	FIN	High	Low	Medium Risk	- Procédures standard d'achat définies dans le Manuel de procédures Marchés Publics RD Congo, et référencié dans le Manuel Spécifique	RAFI + RAF	Révision faite après détection de la fraude à isangy en 2017	Procédures en place	En cours
						- Suite à une recommandation d'audit, procédure claire mise en place pour la réception et l'analyse des offres		ok		
						- Validation des engagements et des paiements selon registre des signataires mandatés + Visa RAFI sur bons de commande au-delà de 2500 EUR (visa RAF		ok		

						sinon)				
Fraude lors des ateliers (liste fictive de participants, montants abusifs des frais de mission, fausses factures, etc)	Début du programme	FIN	High	Low	Medium Risk	- Forfaits transport, logement et perdiem définis dans le manuel	RAFI + RAF + ATI + ATN	ok	Procédure en place. Listes des prix logement dans les antennes communiqués à RH Kin	En cours
						- Demande d'une liste de participants dans les TDR à comparer avec la liste de présence finale signée		ok		
						- Visa FIN nécessaire sur les TDR et le budget Atelier avant d'octroyer l'avance		ok		
Perte/vol du stock	Début du programme	FIN	Medium	Medium	Medium Risk	- Existence de fiches de stock à jour	RAFI + Logistique Programme	ok	Procédure en place Contrôles physiques aléatoires effectués régulièrement	En cours
						- Rapportage logistique mensuel (réconciliation fiches de stock et inventaire technique)		à continuer		
						- Mouvements (entrée/sortie de stock) validés à travers des bordereaux d'expédition et des PV de réception archivés mensuellement		ok		

Détournement lié à l'utilisation des véhicules (perte/vol de carburant, revente pièces de rechange, entretiens abusifs, etc)	Début du programme	FIN	Medium	Medium	Medium Risk	- Contrôle ex-ante avant validation entretien véhicule/sortie magasin pièce de rechange sur base d'une fiche de suivi d'entretien à jour	RAFI + Logisticien Programme	ok	Analyse de l'historique des entretiens et de leur fréquence	En cours
						- Stockage des pièces usagées		ok	Contrôle physique du stock	
						- Gestion du carburant via pompe électronique et réconciliation mensuelle des fiches de stock carburant de chaque station service/citerne avec les carnets de bord de chaque véhicule		ok	Analyse des moyennes de consommation des véhicules par mois	
Fraude dans la gestion de caisse (écarts, avances à des fins personnelles, avances non justifiées, vol, etc) Kisangani et antennes	Début du programme	FIN	Low	Medium	Low Risk	- Comptage de caisse journalier et réconciliation avec registre de caisse	RAFI + RAF	ok	Procédure en place Contrôles réguliers effectués à Kisangani et mensuellement pour les antennes ( + contrôle sur le terrain par RAFi et RAF et éventuellement GFSCS	En cours
						- Seuils maximum de cash en caisse définis et appliqués		ok		
						- Contrôle mensuel de la liste des avances ouvertes à la cloture comptable		ok		

Braquage au bureau Enabel, à la banque ou sur le trajet/de et vers les antennes/lors des ateliers/lors de activités de terrain	Début du programme	FIN	Medium	High	High Risk	- Seuils maximum de cash en caisse définis et appliqués	RAFI + Caissières /caissiers (antennes et Kisangani)	ok	Fractionner dans la mesure du possible les montants de transferts pour les antennes ( fonctionnement/consubs/ateliers/autres paiements).	En cours
						- Caisses rangées chaque soir dans coffre		ok		
						- Présence d'un gardien à l'entrée du bureau. Entrées et sorties enregistrées dans un carnet		ok		
						- Discretion et confidentialité des opérations de caisse et des mouvements de et vers la banque		ok		
Solidité bancaire et professionnalisme (erreurs volontaires ou involontaires de la banque, fonds non disponibles car retenus par la banque, commissions excessives, vulnérabilité financière)	Début du programme	FIN	Low	High	Medium Risk	- Choix d'une banque solide	Représentation	A suivre de près ( cas de malversation par le partenaire via banque dédiée du parten	Soldes bancaires et transactions vérifiées continuellement	En cours

							aire)			
						- Controles et réconciliations bancaires au moins hebdomadaires	RAFI + RAF + Comptables (+ SC pour relations avec la banque)	Communication ouverte du Rafi et RAF via coordinateur auprès de la RR		
						- Communication effective avec la banque en cas de problème pour une résolution rapide				
Fraude dans l'émission et/ou l'encaissement de chèques	Début du programme	FIN	Low	Low	Low Risk	- Registre des chèques à jour fourni par les comptables avec les pièces probantes à chaque clôture comptable - Réconciliation bancaire régulière	RAFI + RAF + Comptables	ok	Essayer plus à utiliser des virements dans la mesure du possible	En cours



						<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chequiers vierges gardés dans coffre</li> <li>- Chèques émis au nom d'une société privilégiés</li> <li>- Pièce d'identité et procuration exigées pour retrait des chèques</li> <li>- Chèques barrés dans la mesure du possible</li> <li>- Chéquier en cours rangé dans un tiroir fermé à clé</li> </ul>				
Faux et usage de faux (signatures imitées, faux cachets utilisés, faux documents fournis, etc)	Début du programme	FIN	Low	Medium	Low Risk	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Registre des signataires établi et suivi (annexe 1a du Manuel Spécifique) et signatures multiples permettant de réduire le risque</li> <li>- Liste avec spécimen des signatures des signataires mandatés établie et à jour</li> <li>- Cachet des mandataires à ranger dans tiroir fermé à tout moment</li> </ul>	RAFI + RAF	ok	Vérification régulière de l'application stricte des mesures énoncées en colonne G	En cours
Non-respect des procédures de marchés publics	Q3-2016	FIN	High	High	Very High Risk	Former le personnel sur les procédures	RAFi et Chargé MP	Permanent	ok via CSMPL, formation prévue pour nov 2018 du chargé MP Kis	En cours

						Recruter le personnel qualifié	RH	ad hoc	ok via CSMPL	
						Sanctionner sévèrement le non-respect des procédures	RAFI et RAF	Permanent	ok	
Risque de détournement des fonds ou allocation inappropriée du budget d'activités		FIN	Medium	Medium	Medium Risk	Faire apprendre la logique du budget aux projets via leurs CdP	RAFI et RAF	Continue	Action prise après détection ds fraudes au niveau budgets	En cours

## 5 Pilotage et apprentissage

### 5.1 Réorientations stratégiques

#### 5.1.1 Une stratégie axée sur les actions vers le transport fluvial

L'exploitation du réseau fluvial de desserte agricole est l'un des piliers qui permet d'assurer le désenclavement des vastes zones de production agricole et le développement économique des territoires ciblés par PRODET.

Il conviendrait alors d'avoir une approche holistique, en inscrivant les interventions dans la dynamique du marché pour développer un réseau d'exploitation optimale de l'autoroute de communication naturelle que constitue le réseau fluvial, capable d'assurer une évacuation d'un grand volume de la production.

C'est dans cette optique que PRODET envisage les activités d'aménagement, balisage et l'entretien des rivières ; l'appui à la viabilisation des embarcations ; la construction/réhabilitation des ouvrages d'accostage afin de sécuriser et impulser le transport par voie d'eau à un moment où il se pose un problème de prise en charge d'entretien des routes réhabilitées par PRODET.

Les analyses socio-économiques devront indiquer la rentabilité financière du transport sur ces rivières et les lieux optimaux de construction de rampes et débarcadères, pour réaliser la manutention et le transit, en fonction des axes (routiers et fluviaux) choisis et enfin, proposer des méthodes ou principes de gestion de ces infrastructures liant les intérêts du «transport» à ceux de la «production», partant de l'étude sur la gouvernance/maîtrise d'ouvrage et la gestion du bief navigable.

La synergie avec PRODAT devient indispensable via sa stratégie de commercialisation des produits agricoles. PRODET pourra construire des entrepôts de stockage aux mêmes endroits (points de ramassage des produits) en se rapprochant des besoins des usagers, qui ne sont plus des grandes exploitations agro-industrielles.

#### 5.1.2 Une stratégie axée sur les pistes intra-bassins pour faciliter l'évacuation et le regroupement des produits agricoles

Le désenclavement est un facteur essentiel au développement agricole dans un pays comme la République Démocratique du Congo.

En effet, pour qu'une filière agricole fonctionne, le transport est un segment essentiel à la transformation et à la commercialisation. Durant les premières années du PRODET, nous avons d'ailleurs pu constater que le développement du réseau routier, favorise naturellement l'augmentation de la production, les paysans pouvant évacuer plus facilement leurs produits.

Bien sûr, l'idée n'est pas de continuer à désenclaver les nouvelles voies de dessertes agricoles. Il est indispensable de poursuivre certaines actions engagées : elles portent

entre autres sur le désenclavement des pistes intra-bassins pour faciliter le regroupement et l'évacuation des productions vers les voies fluviales, ainsi que l'appui aux activités de recherche action sur la mise en œuvre et la prise en charge de l'entretien des pistes intra-bassins.

Les initiatives issues de ces dynamiques locales pourront être soutenues à travers l'appui technique et le matériel, notamment en favorisant la mise en réseau des différents acteurs dans la commercialisation des produits agricoles.

Se concentrer sur le désenclavement des pistes intra-bassins permettrait d'aider cette majorité de la population qui vit dans nos zones d'intervention et qui ne peut plus s'impliquer dans différentes activités productives faute de ne plus pouvoir accéder aux marchés dans bon nombre de localités.

La priorité est aujourd'hui donnée aux grands axes de dessertes agricoles tandis que le reste des pistes, délaissé, se replie sur lui-même et la population vit comme autrefois en raison de l'état dégradé du réseau et de la sécurité dans l'arrière-pays. Les pistes, peu ou pas entretenues, présentent de sérieux obstacles à la circulation (rebords de cuirasses, ravins, marigots) et échanges intra-bassins.

Plusieurs petits ouvrages d'art sont dans un état critique et nécessitent une intervention rapide pour éviter des coupures de liaisons intra-bassins qui peut avoir des impacts économiques et sociaux importants.

Il est pourtant vital d'améliorer l'état des pistes intra-bassins qui assurent la circulation de la quasi-totalité des productions agricoles. Vital car cela contribuera à la mise en réseau des différents acteurs dans la commercialisation des produits agricoles et améliorera l'évacuation et regroupement des produits vers les voies fluviales et des dessertes agricoles.

### **5.1.3 Une stratégie axée sur une gestion de proximité des bacs de la Tshopo**

Conformément aux orientations politiques et stratégiques d'Enabel, et en cohérence avec les différents PV des SMCL Tshopo, le PRODET opérationnalisera de manière concrète cette stratégie.

Le PRODET poursuivra la collaboration avec les services techniques de l'Etat (Office des routes) pour développer leur capacité à délivrer un service public de qualité à travers leur fonction d'appui technique. Cette collaboration se fera avec les acteurs étatiques de proximité au niveau de la province. Le niveau central de l'Office des routes interviendra dans son rôle de supervision. L'intérêt de cette collaboration a été démontré, suite aux différents rapports des évaluations mixtes de la gestion des bacs dans la Tshopo.

L'accent sera mis sur une gestion orthodoxe des bacs, la qualité de l'appui technique et notamment sur les attitudes et postures des agents afin d'apprendre à être à l'écoute des usagers bacs et de délaissier les pratiques directives d'antan.

Un effort tout particulier sera mené pour travailler sur la transparence et la redevabilité dans le cadre de la bonne gestion en impliquant la société civile, la CPR et le gouvernement provincial. Lors de la mise en place de cette stratégie, les parties prenantes (office des routes, gouvernement provincial, CPR, société civile, ...) seront amenés à réfléchir sur les sens qu'ils donnent à la gestion de service public ;

Ils pourront entre autres échanger sur un système de collecte des données bacs, sur la gestion des ouvrages publics, sur la connaissance des textes légaux, sur la formation technique des équipages bacs, sur l'appui matériel du centre de formation 490, sur le respect des tonnages et de la charge à l'essieu... Pour ce faire nous pourrions faire appel à certaines structures compétentes en la matière.

Toujours concernant la gestion des bacs, PRODET poursuivra ces efforts concernant la place de la femme dans la gestion des ouvrages publics et le respect de ses droits en impliquant le responsable du genre des programmes de la Tshopo, dans les activités de gestion des bacs.

Comme déjà explicité dans les paragraphes précédents, les résultats sont définis selon une approche de proximité où l'appui à la recherche de solutions concertées avec la mise en relation des différents acteurs est privilégié.

Ce travail contribuera à la gestion des connaissances afin de trouver des solutions adaptées au contexte local, dans un contexte particulier d'extrême fragilité.

Le dispositif de suivi-évaluation sera adapté aux nouvelles données, au vu de sa réussite.

#### **5.1.4 Confirmer les approches innovantes en cours**

En effet, pour donner suite aux différentes notes stratégiques (fragilité, appui au secteur privé, etc.) et aux nouvelles orientations avec la création de Enabel, cette nouvelle stratégie permettra de confirmer certaines approches initiées depuis quelques mois et mettre en œuvre de nouvelles pratiques au sein du PRODET.

L'accent sera mis sur l'appui aux dynamiques économiques locales dans les territoires concernés, notamment en favorisant la mise en réseau des différents acteurs.

Différents processus en cours favoriseront cela, comme la Recherche action sur l'entretien des pistes, et la communication pour le développement.

En milieu paysan, la recherche-action est basée sur la recherche d'un dialogue équilibré et respectueux entre chercheurs/techniciens et paysans, et sur la reconnaissance mutuelle des compétences et des droits de chacun. La recherche-action produit donc à la fois du changement social, de la résolution de problèmes concrets, et de la connaissance scientifique <sup>8</sup>.

Ce travail de recherche-action sera soutenu par une assistance technique.

---

<sup>8</sup> La recherche-action en milieu paysan ; Les éditions du GRET..

La communication pour le développement signifie ici « un processus social basé sur le dialogue et faisant appel à une gamme entendue d'outils et de méthodes. Elle vise aussi à susciter le changement à différents niveaux, notamment par l'écoute, le développement de la confiance, le partage des connaissances et des compétences, l'élaboration de politiques, la discussion et l'apprentissage en vue de changements significatifs et durables. Elle se distingue complètement des relations publiques et de la communication des entreprises.»<sup>9</sup>

Le dispositif de suivi-évaluation sera quelque peu adapté mais se poursuivra, au vu de sa réussite.

---

<sup>9</sup> Les Accords de Rome, signés par les participants du premier World Congress on Communication for Development..

## 5.2 Recommandations

<b>Recommandations</b>	<b>Acteur</b>	<b>Date limite</b>
Reformuler un système de gestion approprié sur base de notre expérience et le mettre en place pour assurer un entretien durable des bacs.	PRODET / OR bacs	Q3 2019
Appuyer le transport fluvial (par rivières et par fleuve).	PRODET / RVF	
Améliorer la mobilité sur les pistes intra bassins.	PRODET / OP	Q2 2019
Poursuivre l'aspect hard sans oublier l'aspect soft pour le renforcement des capacités qui propulse la durabilité.	PRODET	Q1 2019
Privilégier les aspects de synergie par rapport aux autres programmes PRODAT et EDUT.	PRODET – PRODAT - EDUT	Q1 2019
Renforcer la capacité des services étatiques.	Enabel	Q2 2019
Mettre en place la composante environnementale.	Enabel / ACE	Q1 2019
Revoir la représentativité des CLER, former ses membres qui deviendront des animateurs endogènes pour pérenniser les activités	Enabel	Q2 2019
Accentuer les activités de Bonne gouvernance dans l'appui aux CVD et aux CLER.	BGG /	Q2 2019
Investir sur le comptage du trafic et du volume des produits agricoles.	Enabel / Partenaires	Q1 2019
Faire accompagner le message de sensibilisation sur les IST à ceux de bonnes pratiques de gestion de la route.	Enabel, / Partenaires	Q1 2019
Mise en œuvre des activités du PGES	Enabel/partenaires	Q3 2019
Intensifier la sensibilisation des bénéficiaires pour l'appropriation du patrimoine routier par une communication adaptée C4D	Enabel/partenaires	

La régularité de tenue des réunions mixtes (Partenaires / Enabel) doit être respectée pour orienter convenablement et en temps les actions de PRODET sur terrain.	Enabel/partenaires	
Mise en œuvre des activités du PGES	Enabel/partenaires	
Promotion de la Gouvernance de Co-RESPONSABILITE et Co-DECISION	Enabel/partenaires	

Recommandations de la Structure Mixte de Concertation Locale. <b>SMCL05- PRODET</b> du 30 mai 2018			Action			Suivi	
N°	Décision	Source*	Deadline	Resp.	Action(s)	Avancement	Statut
1	Plaidoyer pour le retour d'une adéquation moyens/résultats afin de permettre le désenclavement des bassins de production agricole, essentiel à l'économie locale. Si possible faire appel à une expertise externe (mission backstopping) afin de partager avec Enabel et le Gouvernement Provincial sur les nouvelles orientations à suivre	PV de la SMCL05	30-mai-18	Comité de Pilotage			Non réalisé
2	DPO : Maintien de leur mise à disposition nonobstant la non-prise en charge actuelle de ces agents par le budget national ou provincial	PV de la SMCL05	30-mai-18	Comité de Pilotage			Réalisé



<b>3</b>	Demande à l'Office des Routes les raisons du non entretien constaté de la RN7 sur le tronçon Lubunga – Yate. Le non-entretien a entraîné une dégradation de la voie routière qui nécessite une intervention lourde pour son rétablissement alors qu'un entretien courant améliorant et continu par des structures locales aurait permis la maintenance de la route dans de très bonne conditions de praticabilité .	PV de la SMCL05	30-mai-18	Comité de Pilotage			Non réalisé
<b>4</b>	Prise, par le Gouvernement provincial, des dispositions techniques et réglementaires interdisant le trafic des camions de plus de 10 tonnes sur le réseau de desserte agricole.	PV de la SMCL05	30-mai-18	Comité de Pilotage			Non réalisé
<b>5</b>	Finaliser la rédaction et la signature de l'Accord-Cadre entre l'Office de Routes, Enabel et le Gouvernement Provincial dans un dialogue franc et sincère.	PV de la SMCL05	30-mai-18	PRODET			
<b>6</b>	Associer la Province quand il y a des problèmes qui l'impliquent à Kinshasa (cas FONER, Office de Routes, gestion des bacs, etc.). De ce fait le Président du Comité de Pilotage a demandé à la CPR de lui disponibiliser le Tableau de décaissements FONER.	PV de la SMCL05	30-mai-18	CPR			Réalisé
<b>7</b>	Avec l'appui de l'Economiste Chargé des bacs Enabel, faire le point sur les recettes bacs et les affectations y afférentes dans un document à envoyer à l'Office de Routes, Enabel et au Gouvernement Provincial.	PV de la SMCL05	30-mai-18	Enabel			Réalisé

<b>8</b>	Que le Gouvernement provincial veille sur la nouvelle affectation éventuelle de l'ancien bac d'ISANGI reconditionné afin d'éviter pour celui-ci une destination extérieure à la Tshopo.	PV de la SMCL05	30-mai-18	GVT Provinciale			En cours
<b>9</b>	Que la Partie belge facilite la reprise des travaux suspendus sur les routes de desserte agricole de BANALIA. La Partie belge réitère auprès de la Partie congolaise l'intérêt qu'elle attache à tout signal qui conforte le sens d'une appropriation effective par les instances partenaires au niveau provincial.	PV de la SMCL05	30-mai-18	Enabel			En cours
<b>10</b>	Que les dispositions réglementaires sur les pese-essieux (au nombre de 2) soient approuvées par le Gouvernement Provincial, afin de permettre leurs installations.	PV de la SMCL05	30-mai-18	Enabel			En cours
<b>11</b>	Que les dispositions réglementaires sur les barrières de pluies en préparation, soient approuvées par le Gouvernement Provincial, en vue de les rendre opérationnelles et contraignantes aux usagers de la route sous le contrôle de la CPR.	PV de la SMCL05	30-mai-18	Enabel			En cours
<b>12</b>	Les Administrations dont sont issus les agents DPO mis à la disposition du PRODET sont priées de déterminer avec précision la date de leur mise à disposition du programme, de communiquer le nombre et la date de mécanisation de ces agents et de hâter celles-ci considérant qu'il s'agit d'un engagement du gouvernement dans le cadre du PRODET.	PV de la SMCL05	30-mai-18	Administrations Partenaires de PRODET			En cours

	Le Comité de pilotage, nonobstant ce qui précède et considérant la nécessité de continuité du service, valide le principe du maintien en service auprès du PRODET des agents DPO y affectés.						
<b>13</b>	Qu'Enabel fasse le suivi auprès de la COORDI-CLER de Banalia à propos de la somme d'argent non perçue par les bénéficiaires allouée aux travaux d'entretien de l'axe routier Banalia-Baloma (long de 49 km).	PV de la SMCL05	30-mai-18	Enabel			En cours

### 5.3 Enseignements tirés

Enseignements tirés	Public cible
La nouvelle approche de réhabilitation des routes avec la végétalisation des bas-côtés, permet de stabiliser l'assiette de la route de façon plus durable.	Partenaires, OR, DVDA
Pour les régions équatoriales, il est préférable de réhabiliter les routes avec un rechargement de bon matériaux (latérite, sable jaune), pour une meilleure durabilité.	Partenaires, OR, DVDA
Rechercher et appuyer d'abord les initiatives locales, ne pas mettre en place de nouvelles structures et ne pas travailler avec les structures opportunistes.	Partenaires
Le manque de réunions de travail à un rythme régulier avec les Partenaires, suite aux changements successifs de Responsables du projet PRODET, n'a pas été ressenti sur terrain car chaque partie prenante savait ses obligations. Néanmoins cette pratique, rétablie sous le leadership du nouveau Responsable de PRODET, devra être maintenue.	PROJET, Partenaires de développement, RR, SIEGE
Un plaidoyer contenu devra être mené pour que la partie congolaise réalise ses engagements. Ceci est un gage important pour la pérennisation des actions de PRODET.	PRODET, CPR, ECT, Tutelle (FONER)
Associer l'ACE (Agence Congolaise pour l'Environnement) dans les suivis des activités réalisées.	PRODET & ACE
Un programme de désenclavement ne peut pas être suspendu pendant son exécution sous risque de voir disparaître son investissement initial.	Gouv. Belge
L'assistance apportée aux pays fragiles ne peut pas être conditionnée par un changement immédiat des attitudes et des pratiques. Cela demande du temps.	Gouv. Belge

## 6 Annexes

### 6.1 Critères de qualité

<b>1. PERTINENCE : le degré dans lequel l'intervention est cohérente avec les politiques et priorités locales et nationales ainsi qu'avec les attentes des bénéficiaires.</b>				
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins un 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A; Deux fois un 'B' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D</i>				
<b>Évaluation de la PERTINENCE : note totale</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>
		X		
<b>1.1 Quel est le degré de pertinence actuel de l'intervention ?</b>				
	<b>A</b>	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.		
X	<b>B</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.		
	<b>C</b>	Quelques questions par rapport à la cohérence avec les politiques nationales et la stratégie belge, l'efficacité de l'aide ou la pertinence.		
	<b>D</b>	Contradictions avec les politiques nationales et la stratégie belge, les engagements en matière d'efficacité de l'aide ; la pertinence vis-à-vis des besoins est mise en doute. Des changements majeurs sont requis.		
<b>1.2 La logique d'intervention, telle qu'elle est conçue actuellement, est-elle toujours la bonne ?</b>				
	<b>A</b>	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>B</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.		
	<b>C</b>	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.		
	<b>D</b>	La logique d'intervention est erronée et nécessite une révision en profondeur pour que l'intervention puisse espérer aboutir.		

<b>2. EFFICIENCE DE LA MISE EN ŒUVRE JUSQU'À CE JOUR : le degré dans lequel les ressources de l'intervention (fonds, expertise, temps, etc.) ont été converties en résultats de façon économe.</b>				
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins deux 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A; Deux fois un 'B', pas de 'C' ni de 'D' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D</i>				
<b>Évaluation de l'EFFICIENCE : note totale</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>
		X		
<b>2.1 Dans quelle mesure les inputs (finances, RH, biens &amp; équipements) sont-ils correctement gérés ?</b>				
	<b>A</b>	Tous les inputs sont disponibles à temps et dans les limites budgétaires.		
X	<b>B</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.		

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

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

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

Évaluation de l'EFFICACITÉ : note totale	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>
			X	

**3.1 Tel qu'il est mis en œuvre actuellement, quelle est la probabilité que l'outcome soit réalisé ?**

	<b>A</b>	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>B</b>	L'outcome sera atteint avec quelques minimes restrictions ; les effets négatifs (s'il y en a) n'ont pas causé beaucoup de tort.
X	<b>C</b>	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.
	<b>D</b>	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 ?**

	<b>A</b>	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>B</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.

<b>C</b>	L'intervention n'est pas totalement parvenue à adapter ses stratégies en fonction de l'évolution des circonstances externes de façon appropriée ou dans les temps. La gestion des risques a été plutôt statique. Une modification importante des stratégies s'avère nécessaire pour garantir à l'intervention la réalisation de son outcome.
<b>D</b>	L'intervention n'est pas parvenue à réagir à l'évolution des circonstances externes ; la gestion des risques a été insuffisante. Des changements considérables sont nécessaires pour réaliser l'outcome.

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

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

<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>
Évaluation de la DURABILITÉ POTENTIELLE : note totale			<b>X</b>

**4.1 Durabilité financière/économique ?**

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

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

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

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

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

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

<b>A</b>	L'intervention est intégrée aux structures institutionnelles et a contribué à l'amélioration de la capacité institutionnelle et de gestion (même si ce n'est pas là un objectif explicite).
----------	---

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



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

Recommandations de la Structure Mixte de Concertation Locale. <b>SMCL05</b> - PRODET du 30 mai 2018			Action			Suivi	
N°	Décision	Source*	Deadline	Resp.	Action(s)	Avancement	Statut
1	Approbation du rapport d'exécution d'activités 2017	PV de la SMCL05	déc-18	SMCL	Validation	Approbation à temps car réalisé 5 mois après publication.	Réalisé

Recommandations de la Structure Mixte de Concertation Locale. <b>SMCL04</b> - 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
<b>Recommandations de la Structure Mixte de Concertation Locale. SMCL03- PRODET du 13 décembre 2016</b>			<b>Action</b>			<b>Suivi</b>	
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 <sup>er</sup> 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	<b>En cours</b>

	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	<b>En cours</b>
	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	<b>Réalisé</b>

### 6.3 Cadre logique mis à jour

Logique d'intervention	IOV	Dictionnaire	Distinction Genre	Fréquence de collecte
Objectif spécifique : Le coût de transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable (Nombre de plaintes de tracasseries, Pourcentage des véhicules surchargés, Cas de non-respect des barrières de pluie diminue...)	Longueur de voies routières et fluviales praticables en toute saison	Nombre de kilomètres de routes praticables en toute saison/étendu au réseau fluvial navigable 1. Voie routière : 1.1. Route entretenue 1.1.1. Praticable par les camions 1.1.2. Praticable que par les véhicules légers 2. Voie fluviale : 2.1. Fleuve constant 2.2. Rivières navigables 2.3. Rivières navigables que par les pirogues	Non	An

	<p>Taux de diminution du coût des transports par (par modalité et par moyen de transport)</p>	<p>Baisse du cout de transport routier et fluvial  3. Voie routière :  3.1. les camions  3.1.1. Produits entrants  - 1 sac de ciments, 25 litres de carburant, 1 sac de sel, 1 casier de boissons  3.1.2. Produits sortants  - 120 kg de paddy, 120 kgs de maïs, 25 litres d'huile de palme  3.2. Véhicules légers (idem camion)  3.3. motos  - 1 sac de ciment, 25 litres d'huile de palme, 120 kgs de paddy, 120 kg de maïs  3.4. Vélos  - 1 sac de ciment, 25 litres d'huile de palme, 120 kgs de paddy, 120 kg de maïs  3.4.1. Praticable que par les véhicules légers  4. Voie fluviale :  4.1. Fleuve constant (idem camion)  4.2. Rivières navigables (idem camion)  Rivières navigables que par les pirogues (idem camion)  NB : suivi du prix du carburant</p>	<p>Non</p>	<p>An</p>
--	---	---	------------	-----------

	Taux de maîtrise d'ouvrage effective au niveau de la Province	Le taux de maîtrise d'ouvrage est une notation (sur une échelle de 0 à 100) obtenue à travers une évaluation participative, regroupant les responsables de ... et des agents du PRODET, de plusieurs critères / assertions prédéfinis : 1. L'affectation effective et régulière de fonds liés aux travaux d'entretien routier et la prise en charge du fonctionnement de la CPR par le Gouvernement provincial ; 2. Une base des données des réseaux de transports (routier et fluvial) à jour 3. Une cartographie (routière et fluviale) à jour 4. Harmonisation des programmes d'entretien 5. Planification et programmation de l'entretien 6. Validation des programmes de réhabilitation 7. Disponibilité des ressources de fonctionnement (humaines, financières, matérielles) - Gouvernement Provincial - PTF	Non	Semestre
	Montant cumulé des investissements de la Province dans le réseau multimodal réhabilité par la CTB	- Montant investissement Province - Montant investissement FONER Dans le réseau multi modale	Non	An
Logique d'intervention				
Résultat 1 : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée	Nombre des personnes formées en lien avec la maîtrise d'ouvrage	Nombre des personnes formées CPR IPDR (DVDA, Transcom) ITPR - Identification de besoin en renforcement des	Oui	An

		capacités - Formation en fonction des besoins exprimés		
	% d'exécution du plan d'appui à la CPR, DP/ITPR et l'IPDR	Taux d'exécution de l'appui organisationnel, matériel, fonctionnement CPR, DP/ITPR	Non	Semestre
Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité	% d'exécution du PGES	Des études environnementales et sociales seront exécutées pour les tronçons prioritaires retenus dans les bassins de production. Les résultats de ces études donneront lieu à la formulation d'un PGES contenant le cadre logique, un plan de suivi et de contrôle des indicateurs, un calendrier, etc. il s'agit du % d'exécution du plan  - Existence du PGES - Taux de réalisation du PGES	Non	Semestre
	Nombre de personnes formées spécialisées en HIMO	Il s'agit des membres des CLER (chefs des chantiers, chefs d'équipes, responsables CLER, responsables COORDICLER, cantonniers attirés) formés et ayant des compétences avancées dans l'entretien des routes suivant l'approche de l'atteinte progressive du standard	Oui	Semestre
	Longueur de voies routières/ fluviales désenclavées	kilomètres de réseaux routier/ fluvial désenclavé c'est-à-dire permettant une circulation au moins à moto /pirogue	Non	Semestre
	Longueur de ponts construits/ réhabilités	Longueur cumulée des ponts construits/ réhabilités 1. linéaire de pont Réhabilités 2. linéaire de ponts construits	Non	Semestre

Nombre de passages sous route construits/Réhabilités	<p>Nombre de passages sous route construits/Réhabilités</p> <p>Nombre de dalots, Nombre de buses, Autres: Nombre radiers submersibles, Passage à gué (rondins)</p>	Non	Semestre
Nombre de bacs réhabilités/ construits et fonctionnels	<p>Bacs réhabilités et/ ou construits</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bac réhabilité (remotorisé, reconditionné, caréné,)</li> <li>- Bac construit (bac neuf)</li> </ul> <p>Bacs fonctionnels (sécurisé, outils de gestion disponibles, sécurisé, mutualisé...)</p>	Non	Semestre
Nombre d'embarcadères aménagés et fonctionnels	<p>Points d'accostage et ses éléments connexes aménagés et fonctionnels</p> <p>Aménagement</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rampe d'accès en béton armé sur les deux rives</li> <li>- Bitte d'amarrage</li> <li>- Guichets de péage</li> <li>- Sanitaires</li> <li>- Hangar</li> <li>- Dépôt</li> </ul> <p>Fonctionnalité</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Personnel naviguant</li> <li>- Système de perception</li> <li>- Utilisation</li> </ul>	Non	An



Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	Nombre de COORDICLER professionnalisés	<p>Nombre de COORDICLER d'émanation communautaire professionnalisées</p> <p>Administration et finances</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Statuts, ROI, reconnaissance officielle, agrément</li> <li>- Caisse, compte bancaire, comptabilité en ordre</li> <li>- Gestion administrative (registre de correspondances, classement des dossiers, dossier du personnel) et financière, Technique</li> <li>- Formation techniques,</li> <li>- Matériels et équipement,</li> </ul>	Oui	semestre
	Longueur de routes / voie fluviale entretenus par les CLER et CLESB	<p>kilomètres de réseaux routier/ fluvial entretenu par les CLER et CLESB</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau routier (fauchage, bouchage des trous, curage)</li> <li>- Réseau fluvial (enlèvement des obstacles, contrôle de balisage)</li> </ul>	Non	Trimestre
	Cote moyenne pondérée sur base des fiches d'abattement	<p>Note donnée par rapport au travail réellement exécuté en fonction du niveau de qualité de la chaussée</p> <p>Fiche d'abattement</p>	Non	Trimestre
Résultat 4 :Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues	Diminution du nombre de barrière de tracasserie	<p>Diminution du nombre de barrière de tracasserie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Services</li> <li>- Poste</li> </ul>	Non	an

	Montant de tracasserie par 100 km	Moyenne de montant payé sur 100 km suivant les modes et les moyens par les exploitants  - Routier 1. Camion 2. Véhicule léger 3. Piétons 4. Motos 5. vélo - Fluvial 1. Baleinière, 2. Pirogues, 3. Radeau, 4. Bateaux	Non	An
	% des camions et des baleinières surchargés	% de camion et des baleinières surchargés	Non	Trimestre
	% de camion respectant les barrières de pluies	% de camion respectant les barrières de pluies	Non	Trimestre

## 6.4 Aperçu des MoRe Results

Résultats ou indicateurs du cadre logique modifiés au cours des 12 derniers mois ?	Non
Rapport <i>Baseline</i> enregistré dans PITWEB ?	Oui le rapport Baseline PRODET est enregistré dans PITWEB
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

## 6.5 Rapport « Budget versus Actuels (y – m) »

## 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 : 31/12/2018

Currency : **EUR**

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

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2017	Expenses 2018	Total	Balance	% Exec	
<b>A COMPOSANTES TECHNIQUES</b>			<b>14.006.560,00</b>	<b>5.409.287,59</b>	<b>843.084,17</b>	<b>6.252.371,76</b>	<b>7.754.188,24</b>	<b>45%</b>	
<b>01 La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée</b>			<b>580.000,00</b>	<b>170.336,55</b>	<b>13.765,64</b>	<b>184.102,19</b>	<b>395.897,81</b>	<b>32%</b>	
01		Appui à l'organisation de la maîtrise d'ouvrage provinciale	REGIE	100.000,00	14.444,57	13.765,64	28.210,21	71.789,79	28%
02		Appui au fonctionnement de la maîtrise d'ouvrage	REGIE	180.000,00	10.389,87	0,00	10.389,87	169.610,13	6%
03		Renforcement des capacités humaines	REGIE	100.000,00	12.463,78	0,00	12.463,78	87.536,22	12%
04		Renforcement des capacités matérielles (bâtiment,	REGIE	200.000,00	133.038,33	0,00	133.038,33	66.961,67	67%
<b>02 Un réseau multimodal de transport est réhabilité</b>			<b>8.475.440,00</b>	<b>3.405.728,66</b>	<b>632.669,50</b>	<b>4.038.398,16</b>	<b>4.437.041,84</b>	<b>48%</b>	
01		Priorisation des axes à réhabiliter	REGIE	20.000,00	409,51	10,70	420,21	19.579,79	2%
02		Etude d'impact + Plan de mitigation (EIES + PGES)	REGIE	400.000,00	74.787,54	23,09	74.810,63	325.189,37	19%
03		Formation des structures	REGIE	50.000,00	3.600,72	6.083,19	9.683,91	40.316,09	19%
04		Achat d'outillage et d'équipement	REGIE	100.000,00	35.196,40	11.011,79	46.208,19	53.791,81	46%
05		Réhabilitation des infrastructures routières et fluviales	REGIE	7.700.000,00	3.184.033,46	585.111,20	3.769.144,66	3.930.855,34	49%
06		Ingenieurs routiers réhabilitation	REGIE	205.440,00	107.701,03	30.429,53	138.130,56	67.309,44	67%
<b>03 Un réseau multimodal de transport est entretenu à</b>			<b>4.601.120,00</b>	<b>1.832.102,94</b>	<b>194.383,22</b>	<b>2.026.486,16</b>	<b>2.574.633,84</b>	<b>44%</b>	
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	185.046,12	815,42	185.861,54	14.138,46	93%
03		Travaux d'entretien	REGIE	3.700.000,00	1.391.979,99	114.289,11	1.506.269,10	2.193.730,90	41%
04		Supervision de l'entretien (10%)	REGIE	370.000,00	15.240,75	13.036,77	28.277,52	341.722,48	8%
05		Ingénieurs routiers entretien	REGIE	231.120,00	238.137,14	66.241,92	304.379,06	-73.259,06	132%
<b>04 Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont</b>			<b>350.000,00</b>	<b>1.119,44</b>	<b>2.265,81</b>	<b>3.385,25</b>	<b>346.614,75</b>	<b>1%</b>	
01		Appui à la lutte anti-tracasserie	REGIE	100.000,00	140,33	0,00	140,33	99.859,67	0%
02		Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier	REGIE	100.000,00	60,47	2.265,81	2.326,28	97.673,72	2%
			REGIE	20.000.000,00	8.870.829,20	1.966.709,89	10.837.539,09	9.162.460,91	54%
		COGEST							
		<b>TOTAL</b>		<b>20.000.000,00</b>	<b>8.870.829,20</b>	<b>1.966.709,89</b>	<b>10.837.539,09</b>	<b>9.162.460,91</b>	<b>54%</b>



## 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 : 31/12/2018

Currency : **EUR**

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

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2017	Expenses 2018	Total	Balance	% Exec
03 Mise en place d'installations de réglementation du trafic		REGIE	150.000,00	918,64	0,00	918,64	149.081,36	1%
<b>X RÉSERVE BUDGÉTAIRE</b>			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%
<b>Z MOYENS GÉNÉRAUX</b>			5.674.157,00	3.461.541,61	1.123.625,72	4.585.167,33	1.088.989,67	81%
01 Ressources humaines			4.080.340,00	2.270.925,68	843.139,43	3.114.065,11	966.274,89	76%
01 Personnel International (ATI)		REGIE	2.250.000,00	1.141.165,21	369.447,10	1.510.612,31	739.387,69	67%
02 Equipe technique Nationale		REGIE	972.840,00	526.978,20	221.408,08	748.386,28	224.453,72	77%
03 Equipe nationale administrative et logistique (coordination)		REGIE	479.500,00	445.510,06	141.099,96	586.610,02	-107.110,02	122%
04 Equipe nationale administrative et logistique antennes		REGIE	378.000,00	157.272,21	111.184,29	268.456,50	109.543,50	71%
02 Investissements			602.150,00	606.445,98	10.103,31	616.549,29	-14.399,29	102%
01 Véhicules		REGIE	226.900,00	193.445,34	0,00	193.445,34	33.454,66	85%
02 Motos et vélos		REGIE	40.250,00	27.413,67	0,00	27.413,67	12.836,33	68%
03 Equipement et matériel		REGIE	101.667,00	134.800,69	2.504,13	137.304,82	-35.637,82	135%
04 Aménagement, Réhabilitation et/ou loyers		REGIE	233.333,00	250.786,28	7.599,18	258.385,46	-25.052,46	111%
03 Fonctionnement			711.667,00	512.894,24	218.754,66	731.648,90	-19.981,90	103%
01 Frais de fonctionnement des véhicules + motos		REGIE	320.000,00	139.846,52	63.021,75	202.868,27	117.131,73	63%
02 Frais de fonctionnement coordination		REGIE	75.000,00	160.751,77	51.891,81	212.643,58	-137.643,58	284%
03 Frais de fonctionnement antennes		REGIE	160.000,00	122.149,58	81.336,47	203.486,05	-43.486,05	127%
04 Organisation des SMCL		REGIE	16.667,00	11.847,51	2.398,37	14.245,88	2.421,12	85%
05 Frais de mission		REGIE	120.000,00	51.341,29	18.789,95	70.131,24	49.868,76	58%
06 Frais de formation (M&E, Théorie du changement, etc)		REGIE	10.000,00	17.186,48	-2.001,79	15.184,69	-5.184,69	152%
		REGIE	20.000.000,00	8.870.829,20	1.966.709,89	10.837.539,09	9.162.460,91	54%
		COGEST						
		TOTAL	20.000.000,00	8.870.829,20	1.966.709,89	10.837.539,09	9.162.460,91	54%



## 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 : 31/12/2018

Currency : **EUR**

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

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2017	Expenses 2018	Total	Balance	% Exec
07 Frais Bancaires		REGIE	10.000,00	9.771,09	<b>3.318,10</b>	13.089,19	-3.089,19	131%
<b>04 Audit suivi et évaluation</b>			<b>280.000,00</b>	<b>63.548,72</b>	<b>51.628,32</b>	<b>115.177,04</b>	<b>164.822,96</b>	<b>41%</b>
01 Audit		REGIE	60.000,00	19.729,74	<b>0,00</b>	19.729,74	40.270,26	33%
02 Evaluation finale + MTR		REGIE	60.000,00	315,32	<b>45.313,41</b>	45.628,73	14.371,27	76%
03 Etude baseline		REGIE	60.000,00	19.037,28	<b>0,00</b>	19.037,28	40.962,72	32%
04 Suivi et backstopping		REGIE	50.000,00	23.096,01	<b>1.085,14</b>	24.181,15	25.818,85	48%
05 Ateliers (démarrage, échanges) et séminaires de		REGIE	50.000,00	1.370,37	<b>5.229,77</b>	6.600,14	43.399,86	13%
<b>99 Conversion rate adjustment</b>			<b>0,00</b>	<b>7.726,99</b>	<b>0,00</b>	<b>7.726,99</b>	<b>-7.726,99</b>	<b>?%</b>
98 Conversion rate adjustment		REGIE	0,00	7.726,99	<b>0,00</b>	7.726,99	-7.726,99	?%

REGIE	20.000.000,00	8.870.829,20	<b>1.966.709,89</b>	10.837.539,09	9.162.460,91	54%
COGEST						
<b>TOTAL</b>	<b>20.000.000,00</b>	<b>8.870.829,20</b>	<b>1.966.709,89</b>	<b>10.837.539,09</b>	<b>9.162.460,91</b>	<b>54%</b>



## 6.6 Ressources en termes de communication

Le programme provincial a pris part active au 2<sup>e</sup> Forum Francophone des Femmes de la Tshopo, un événement initié par l'Alliance Française de Kisangani et coorganisé annuellement avec d'autres partenaires dont Enabel. L'Agence belge de développement y a exposé des photos sur ses réalisations (pistes, bacs, champs, écoles...). Des femmes membres d'OPA appuyées y ont été invitées pour témoigner sur les appuis dont elles bénéficient et l'impact desdits appuis sur la vie de leurs ménages. L'objectif poursuivi en participant à cet événement était double : accroître la visibilité des interventions du programme et valoriser le travail des bénéficiaires.

PRODET et PRODAT visent principalement la réduction de la pauvreté. Celle-ci passe notamment par l'amélioration de la gouvernance. Pour lutter contre la tracasserie routière notamment, PRODET a financé la vulgarisation de la nomenclature des impôts, taxes, droits et redevances via la radio et les supports écrits. Les bénéficiaires de cette activité sont notamment les producteurs agricoles, les transporteurs, les PME ...

La production d'un film documentaire sur le désenclavement des communautés et son impact sur leur vie se justifie par le devoir de redevabilité et le souci de visibilité.

La Commission Provinciale Routière (CPR) a été appuyée dans la production d'un livre en bandes dessinées sur les bonnes pratiques routières ainsi que dans la production et la diffusion de deux émissions télévisées sur ses missions. Cet appui rentre dans le cadre de l'amélioration de la gouvernance.

Toujours pour promouvoir la gouvernance, l'Inspection Provinciale du Développement Rural (IPDR) a bénéficié d'un appui dans la production d'un vade-mecum des agents de terrain.

