Enabel

Rapport des résultats 2018

PROGRAMME DE DESENCLAVEMENT DANS LA PROVINCE DU KASAÏ – ORIENTAL

RDC 1217311

République Démocratique du Congo (RDC)

Belgian development agency

enabel.be

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES **2**

ACRONYMES **4**

1 APERÇU DE L'INTERVENTION (MAX. 2 PAGES) **5**

1.1 FICHE D'INTERVENTION 5
1.2 EXÉCUTION BUDGÉTAIRE 6
1.3 AUTOÉVALUATION DE LA PERFORMANCE 9
1.3.1 Pertinence *9*
1.3.2 Efficacité *9*
1.3.3 Efficience *10*
1.3.4 Durabilité potentielle *11*
1.4 CONCLUSIONS 11

2 MONITORING DES RÉSULTATS **14**

2.1 ÉVOLUTION DU CONTEXTE 14
2.1.1 Contexte général *18*
2.1.2 Contexte institutionnel *18*
2.1.3 Contexte de gestion : modalités d'exécution *19*
2.1.4 Contexte HARMO *20*
2.2 PERFORMANCE DE L'OUTCOME 22
2.2.1 Progrès des indicateurs *22*
2.2.2 Analyse des progrès réalisés *22*
2.2.3 Impact potentiel *23*
2.3 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1 24
2.3.1 Progrès des indicateurs *24*
2.3.2 État d'avancement des principales activités *25*
2.3.3 Analyse des progrès réalisés *25*
2.4 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2 26
2.4.1 Progrès des indicateurs *26*
2.4.2 État d'avancement des principales activités *26*
2.4.3 Analyse des progrès réalisés *26*
2.5 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 3 31
2.5.1 Progrès des indicateurs *31*
2.5.2 État d'avancement des principales activités *32*
2.5.3 Analyse des progrès réalisés *32*

3 THÈMES TRANSVERSAUX **37**

3.1 GENRE 37
3.2 ENVIRONNEMENT 38
3.3 AUTRE ..... **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

4 GESTION DES RISQUES **40**

5 PILOTAGE ET APPRENTISSAGE **42**

5.1 RÉORIENTATIONS STRATÉGIQUES 42

5.2 RECOMMANDATIONS 44
5.3 ENSEIGNEMENTS TIRÉS 45

6 ANNEXES 46

6.1 CRITÈRES DE QUALITÉ 46
6.2 DÉCISIONS PRISES PAR LE COMITÉ DE PILOTAGE ET SUIVI 49
6.3 CADRE LOGIQUE MIS À JOUR 50
6.4 APERÇU DES MORE RESULTS 52
6.5 RAPPORT « BUDGET VERSUS ACTUELS (Y – M) » 53
6.6 RESSOURCES EN TERMES DE COMMUNICATION 56

Acronymes

AT	Administrateurs de Territoires
ATI (N)	Assistant Technique International (National)
BAD	Banque Africaine de Développement
BMC	Brigade Mobile de Contrôle
CDA	Cente d'application
CLER	Comité Local d'Entretien Routier
COORDICLER	Coordination des CLER
CPR	Comité Provincial Routier
CT	Cellule Technique
CPR	Commission Provinciale Routière
CTB	Coopération Technique Belge
CVD	Comités Villageois de Développement
DTF	Dossier Technique et Financier du projet/programme
DVDA	Direction des Voies de Desserte Agricole
ECT	Expert en Coopération Technique
EDUKOR	Programme d'éducation dans la province du Kasaï - Oriental
EIES	Etude d'impact environnemental
ENABEL	Agence belge de développement
ETD	Entités Territoriales Décentralisées
FEC	Féderation des Entreprises du Congo
FED	Fonds Européen de Développement
FONER	Fonds National d'Entretien Routier
HIMO	Haute Intensité de Main d'Œuvre
ITAV	Institut Technique ; Agricole et Vétérinaire
INCC	Industrial Commercial Construct and Consulting
IPDR	Inspection Provinciale du Développement Rural
ISGTK	Ecole secondaire générale et technique de la Kanshi
ITDR	Inspection Territoriale du Développement Rural
M&E	Monitoring et évaluation
MP	Marché Public
ONG	Organisation Non Gouvernementale
PADIR	Projet d'Appui au Développement des Infrastructures Rurales
PGES	Plan de gestion environnemental
PME	Petite et Moyenne Entreprise
PRODAKOR	Programme de Développement Agricole du Kasaï Oriental
PRODEKOR	Programme de Désenclavement du Kasaï Oriental
PTF	Partenaires Techniques et Financiers
RAF	Responsable Administratif et financier
RAFI	Responsable Administratif et financier international
RDC	République Démocratique du Congo
SIG	Système d'Information Géographique
SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
TRANSCOM	Service Provincial de Transport et des voies de communication
USAID	United States Agency International Development

1 Aperçu de l'intervention

1.1 Fiche intervention

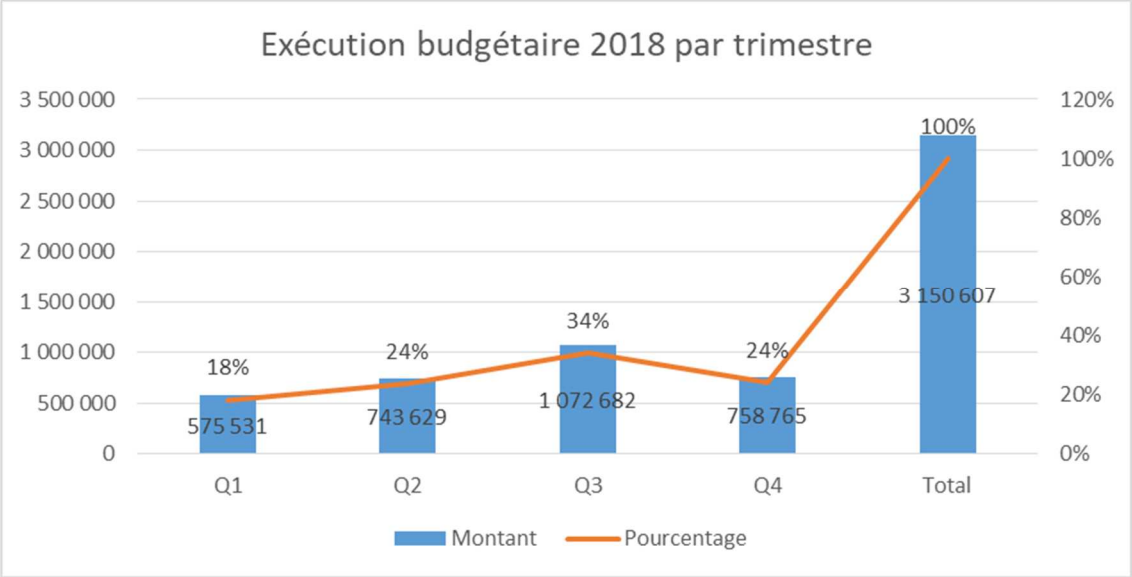
Intitulé de l'intervention	Programme de Désenclavement dans la Province du Kasaï – Oriental
Code de l'intervention	RDC 1217311
Localisation	Provinces du Kasaï – oriental et de Lomami
Budget total	20 millions d'euros
Institution partenaire	Ministère Provincial en charge du Développement Rural, Ministères Provincial en charge des Infrastructures et Travaux Publics
Date de début de la Convention spécifique	03 juillet 2013
Date de démarrage de l'intervention/ Comité de pilotage d'ouverture	Septembre 2013
Date prévue de fin d'exécution	31 octobre 2018 (prolongation jusqu'en octobre 2019)
Date de fin de la Convention spécifique	02 juillet 2020
Groupes cibles	Les populations des provinces du Kasaï – Oriental et de Lomami, les Commissions Provinciales Routières, les Services techniques des Gouvernements et les partenaires de la Société Civile
Impact	Evacuation aisée de la production agricole des exploitants familiaux, dans les provinces du Kasaï – Oriental et de Lomami vers les centres de consommation.
Outcome	Mettre à la disposition des utilisateurs un réseau multimodal prioritaire, durable et praticable en toute saison grâce à la réhabilitation et aux mécanismes d'entretien.
Outputs	R1. La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée
	R2. Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité.
	R3. Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales
	R4. Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées.
Année couverte par le rapport	2018

1.2 Exécution budgétaire

Activités PRODEKOR	BUDGET	DEPENSES		Total	SOLDE	Taux de réalisation fin 2018
	euro	Années Précédentes (2013-2017)	Année du rapport (2018)	depuis début	Solde au 31/12/2018	
Total	**20 000 000**	**12 805 392**	**3 150 218**	**15 955 610**	**4 044 390**	**80%**
Résultat 1	580 000	381 648	17 575	**399 223**	**180 777**	**69%**
Résultat 2	9 370 000	4 012 744	1 555 544	**5 568 288**	**3 801 712**	**59%**
Résultat 3	4 495 000	4 058 704	740 930	**4 799 634**	**-304 634**	**107%**
Résultat 4	270 000	183 228	13 088	**196 316**	**73 684**	**73%**
Réserve budgétaire	211 000	0	0	**0**	**211 000**	**0%**
Moyens généraux	5 074 000	4 169 068	823 081	**4 992 149**	**81 851**	**98%**

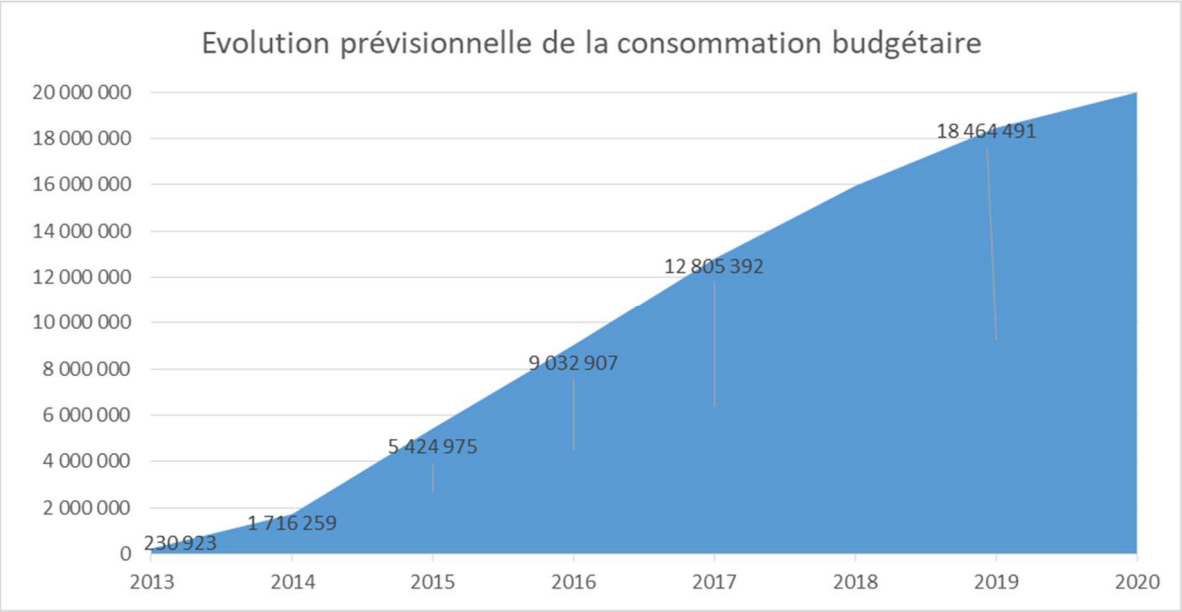
Planification Q1-2018	Réalisé 2018	% Exécution
€ 3 705 000	€ 3 150 218	85%

	Montant	Pourcentage
Q1	575 531	18%
Q2	743 629	24%
Q3	1 072 682	34%
Q4	758 765	24%
Total	3 150 607	100%



Année	Décaissement	Pourcentage	Cumul des %
2013	230 923	1%	1%
2014	1 485 337	7%	9%
2015	3 708 716	19%	27%
2016	3 607 932	18%	45%
2017	3 772 485	19%	64%
2018	3 150 607	16%	80%
2019	2 508 881	13%	92%
2020	1 535 509	8%	100%
	20 000 000		

Année	Décaissement
2013	230 923
2014	1 716 259
2015	5 424 975
2016	9 032 907
2017	12 805 392
2018	15 955 999
2019	18 464 491
2020	20 000 000



1.3 Autoévaluation de la performance

1.3.1 Pertinence

	Performance
Pertinence	**A**

Pour rappel, le désenclavement poursuivi par le PRODEKOR est couplé au programme d'appui à la relance du secteur agricole, le PRODAKOR (Programme de Développement Agricole au Kasaï-Oriental). Ces deux stratégies se trouvent également côte à côte dans le Plan Quinquennal de croissance et de l'emploi de la Province du Kasaï – Oriental (ancienne configuration). Elles la confortent donc dans ses efforts de développement. Par ailleurs, la situation générale des infrastructures de transport de la RDC est présentée comme la contrainte majeure à la relance de l'économie, à la reprise de la production agricole et à la sécurité alimentaire.

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

La logique d'intervention (méthode HIMO et appui à l'entretien des pistes par la mise en place des CLER) est en adéquation avec les autres projets et / ou Bailleurs de Fonds (PADIR, CRS, ….) qui interviennent dans le secteur des routes rurales dans les provinces du Kasï – Oriental et de Lomami ainsi qu'avec la politique nationale retenue par le Gouvernement de la RDC. En outre, cette logique d'intervention renforce l'appropriation et contribue à la la durabilité de l'action.

1.3.2 Efficacité

	Performance
Efficacité	**B**

La mise en place d'un réseau fonctionnel de routes rurales reliant celles - ci au réseau de transport national dans les deux provinces a permis d'atteindre l'objectif spécifique du PRODEKOR à 80 %. Toutes les routes prévues ont été réhabilitées au 31 décembre 2018, en dehors de celles où les travaux ont été supendus à la suite de la décision du Minsitre belge de Coopération au Développement. Sur les routes réhabilitées, PRODEKOR a aussi construit ou remis en état 180 ml linéaires de ponts et 5 bacs. Il ne reste plus qu'un pont dont les travaux seront achévés d'ici à la fin du mois de mars 2019.

A la faveur des activités de réhabilitation et d'entretien des infrastructures, l'ensemble des sites d'interventions du PRODAKOR sont désenclavés. Les accès aux « périmètres expérimentaux » et la mobilité des personnes sont facilités.

De plus, un système multimodal est planifié en 2019 par la mise en oeuvre des actions du PRODEKOR. En effet, les travaux d'aménagement en cours sur la rivière Lubi permettront de connecter la ville de Mbuji – Mayi à Kinshasa via Lusambo par voie d'eau et de route avec un impact considérable sur l'économie dans le Grand Kasaï.

1.3.3 Efficience

	Performance
Efficience	**B**

Les moyens mis en oeuvre sont en adéquation avec les attentes du Programme. En plus, ils sont inférieurs par rapport aux coûts prévionnels du résultat 2. Les coûts de réhabilitation sont de 4 500 euros en moyenne par kilomètre de route, contre 7 000 euros, qui étaient prévues dans le DTF. En effet, la nouvelle approche de réhabilitation et d'entretien suppose une utilisation rationnelle des fonds, compte tenu du fait que les travaux se limitent à l'optimum. Aussi, La démarche méthodologique de réhabilitation et d'entretien des infrastructures rurales adoptée par le PRODEKOR et basée sur l'aménagement en fonction du niveau de service, a permis une utilisation efficiente des ressources. Par ailleurs, les activités de mobilisation communautaire, d'animation des espaces de concertations locales, de réalisation des activités d'environnement, de supervision des travaux, sont réalisées avec une implication effective des populations cibles. Ainsi, on note une contribution substantielle de leur part aux activités du Programme, avec une attention particulière à l'efficacité.

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

1.3.4 Durabilité potentielle

	Performance
Durabilité potentielle	**C**

La RDC est un des pays fragiles qui sort d'une crise. Au stade actuel, il est difficile de parler d'une durabilité pleine et entière ou d'espérer l'atteindre rapidement.

La durabilité technique est la plus facile à atteindre en mettant en place des techniques de construction et d'entretien des routes adaptées comme Enabel le fait en RDC. La durabilité institutionnelle est déjà plus difficile. En effet, du côté du Gouvernement central et local, les responsables changent trop rapidement, les salaires et les moyens de fonctionnement sont trop faibles. De plus, il leur manque souvent une politique incitative qui permette aux PME de s'équiper en matériel pour les travaux, et de pouvoir payer un personnel permanent même réduit. Mais le problème principal reste le financement.de l'entretien. Au niveau central, le FONER qui dispose d'un budget important en provenance des taxes sur les carburants et des péages routiers, ne finance pas suffisamment l'entretien des pistes. Sa gestion est problématique, car ne suit pas les dispositions contenues dans son manuel de fonctionnement. Le changement intervenu en janvier 2019 pourrait être un declencheur des modifications institutionnelles pour une meilleure prise en charge du financement de l'entretien Au niveau provincial, les péages collectés par les provinces au niveau des bacs et des barrières servent très peu à l'entretien des bacs et des pistes.

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

1.4 Conclusions

Considérant le niveau atteint à ce jour, l'appréciation globale de PRODEKOR est jugée satisfaisante. Au cours de l'année 2018, les résultats principaux ci – dessous ont été atteints :

- **Gestion des bacs**

  En effet, le PRODEKOR a relevé le grand défi de l'entretien et gestion des bacs. En effet, dans le souci d'améliorer la gouvernance locale des ouvrages de la collectivité, le PRODEKOR a impulsé la création d'une dynamique locale agissante basée sur une gestion inclusive et transparente des bacs. Cette dynamique a consisté en une démarche de concertation et de mutualisation entre acteurs impliqués dans la gestion des bacs. Finalement, cette démarche

a abouti à l'instauration d'une nouvelle approche de gestion. Les acteurs étatiques, paraétatiques, coutumiers ainsi que la Société Civile ont été impliqués dans la démarche dès les premières phases. C'est dans ce cadre qu'un protocole d'accord a été signé comme guide d'une bonne gouvernance avec les autorités locales. Il convient de rappeler qu'historiquement (avant PRODEKOR), les bacs ont été caractérisés par des faiblesses de gestion liées à l'absence, depuis plus de trois décennies, d'un budget régulier de l'Etat Congolais consacré au fonctionnement et à l'entretien. Contrairement à la situation initiale, La nouvelle approche de gestion des bacs garantit la transparence dans l'utilisation des fonds récoltés et la durabilité des investissements. Elle a fait l'objet de plusieurs négociations et tractations avec les autorités politico - administratives.

- **Désenclavement de la ville de Mbuji – Mayi par la voie d'eau (Port Ndomba)**

  Dans le cadre d'un Partenariat Public – Privé (Entreprise INCC – Province du Kasaï – Oriental – Enabel) visant le désenclavement de la ville de Mbuji – Mayi par le Port de Ndomba, le PRODEKOR a, pour sa part, travaillé sur le projet de connexion de cette ville à la capitale Kinshasa via Lusambo. Les travaux de grande envergure (implantation des ouvrages de franchissement) ont été exécutés sur les deux axes routiers qui mènent à ce port, au départ de Mbuji – Mayi. Parallèlement, PRODEKOR exécute par l'entremise des structures partenaires, les travaux d'aménagement de la rivière Lubi sur son tronçon compris entre Ndomba et Lusambo afin d'y assurer la navigation des embarcations en toute sécurité. Il convient de souligner que la collaboration avec les deux autres partenaires précités va dans le sens du partenariat public – privé tel que souhaité par le Royaume de Belgique dans sa nouvelle vision de la politique de coopération.

- **L'émergence et le renforcement du secteur privé**

  En effet, en plus de la création de 15 730 emplois temporaires, les actions d'appuis structurels ont renforcé la professionnalisation de 7 COORDICLER qui évoluent vers des PME. En outre, depuis son démarrage, PRODEKOR a travaillé avec 80 entreprises privées qui ont pu renforcer leurs capacités. Il est important de poursuivre dans la même dynamique pour permettre d'accroître les revenus et les conditions de vie des populations, de manière à créer pour toutes les personnes, de nouvelles possibilités d'épanouissement.

- **Dynamisation des Comités Villageois de Développement (CVD)**
  Considérant l'amélioration de capacité de la société civile à promouvoir et à exercer ses droits, à jouer le rôle de contrepoids pour un dialogue inclusif, dans le cadre d'une politique intégrée, le PRODEKOR a soutenu la dynamisation de près de 150 Comités Villageois de Développement (CVD) d'où proviennent les comités locaux d'entretien routier touchant directement 2,5 millions de personnes. L'adhésion, gage de la durabilité, qui est déjà un acquis, ne pourra être consolidée que par une intensification d'actions pour dynamiser les structures locales, d'où l'intérêt de poursuivre les appuis envers les CVD.
- **Environnement**
  La déforestation est l'un des impacts majeurs dans l'implémentation des projets de désenclavement. Le PRODEKOR répond au risque de ce fléau en déployant d'importants efforts dans les activités de reboisement menées par les CLER / COORDICLER. Celles – ci sont encadrées par la Coordination Provinciale de l'Environnement qui bénéficie de l'appui du Programme. L'année dernière, la surface reboisée a atteint 150 ha. Le plafonnement budgétaire n'a pas permis de poursuivre cette activité. Néanmoins, les moyens disponibles en 2018 ont permis de consolider tous les acquis du Programme en matière environnementale.

Aucun doute ne subsiste sur la pertinence de ce Programme destiné directement aux populations rurales habitant les villages où la réhabilitation et l'entretien des routes faisaient cruellement défaut. Il convient de noter qu'il s'agit ici d'un secteur de la vie nationale qui n'a pas véritablement bénéficié d'un traitement prioritaire. Avec la réhabilitation des routes retenues dans le cadre de ce Programme, les populations rurales autrefois isolées sont en train d'être reliées aux grands centres de consommation, permettant ainsi les échanges commerciaux qui étaient quasiment impossibles.

En outre, le dialogue conduisant à un meilleur respect de la réglementation routière et à la mobilisation de fonds nécessaires pour supporter l'entretien vont se poursuivre. Ces initiatives ont engendré de bons résultats, qui ne peuvent être consolidés que par la généralisation de mesures de transformations structurelles. Ceci pourrait être renforcé suite à l'implémentation de la stratégie de sortie, en capitalisant les acquis, qui nécessite une participation continue des partenaires.

Fonctionnaire exécution nationale	Fonctionnaire exécution ENABEL
	Dieudonné Kanyinda

2 Monitoring des résultats

En prévision de l'élaboration de ce rapport, un Atelier d'échange entre le PRODEKOR et les partenaires locaux sur les résultats des interventions du Programme a été tenu le 30 novembre 2018 avec la participation de l'ECT Infrastructures. Le bilan établi à cette occasion est présenté en annexe de ce rapport.

Principaux résultats de PRODEKOR obtenus au 31/12/2018 :

Actions	Résultats / Effects induits	Impacts
Appui à 'entreprenariat / création d'empoi		
Renforcement du secteur privé	Professionnalisation des 7 COORDICLER	- Développement socioéconomique et inclusif ; - Renforcement des capacités des structures locales ; - Emergence d'une offre locale de service / travaux routiers.
	Accompagnement de 39 CLER	
	Encadrement de 137 personnes (cadres d'entreprises)	
Création d'emplois	Création de 15.930 emplois (5.305 temporaires en HIMO et 10.625 réguliers d'entretien des pistes)	- Amélioration des conditions de vie (local) ; - Restauration de la paix dans les villages touchés.
Public cible ou population touchée		
	892 villages polarisés	- Sur le plan social : désenclavement des villages et mobilité de la population entre les grands centres / villes ou cités et instauration de la paix social ; - Sur le plan économique : diminution des prix des produits agricoles et manufacturés, développement de l'entreprenariat local et amélioration des conditions de vie - Sur le plan politico-administratif : rapprochement entre les autorités et les populations, renforcement de la présence de l'Etat et la participation citoyenne.
	2.531.284 personnes impactés directement	
Appui au renforcement institutionnel		
Appui à la CPR	3 Ingénieurs et une secrétaire / caissière pour la Cellule Technique et Equipements pour celle – ci.	– Cartogrraphie du réseau routier actualisé – Programmation des travaux d'entretien (Province / FONER) – Coordination des actions des PTF

Appui à l'Inspection Provinciale de Développment Rural (Service étatique déconcentré	1 Inspection Provinciale du Développement Rural (IPDR) 9 Inspections Territoriale du Développement Rural (ITDR) 5 Ingénieurs de la DVDA 3 Ingénieurs du Centre Matériel de l'Office des Routes	– Exécution des missions de services provinciaux – Rapprochement entre les services publics et les populations – Fourniture d'un service public de proximité – Légitimation des autorités – Disponibilité d'une masse critique d'expertise en entretien routier au niveau local
	18 Serviteurs communautaires (SERVICOM)	– Adhésion des populations – Participation citoyenne
Appui aux services étatiques décentralisés et déconcentrés	1 Division provinciale du de l'interieur 1 Division provinciale de la décentralisation 3 Administrateurs des territoires 6 Entités territoriales décentralisées	– Implication des acteurs publics pour assurer leur rôle regalien – Meilleur respect de la reglémentation routière et application des sactions – Réduction des tracasseries
Infrastructures		
Réhabilitation de piste	547 km	– Désenclavement de 11 bassins de production – Amélioration de la mobilité des personnes et des biens dans 9 territoires – Réduction des prix de marchandises
Entretien de pistes	1.600 km	
Réhabilitation et construction des ponts ou ouvrages d'art	10 ponts (170 mètres linéaires)	
	40 passages sous route (21dalots et 19 buses armco	
Aménagement de voie d'eau	Aménagement de 134 Km (Port Ndomba - Lusambo) – travaux en cours	– Impact attendu : – Réduction des coûts de transport et des prix de marchandises – Dimunition des impacts négatifs à l'environnement – Décongestion) des pistes, multimodalité réalisée

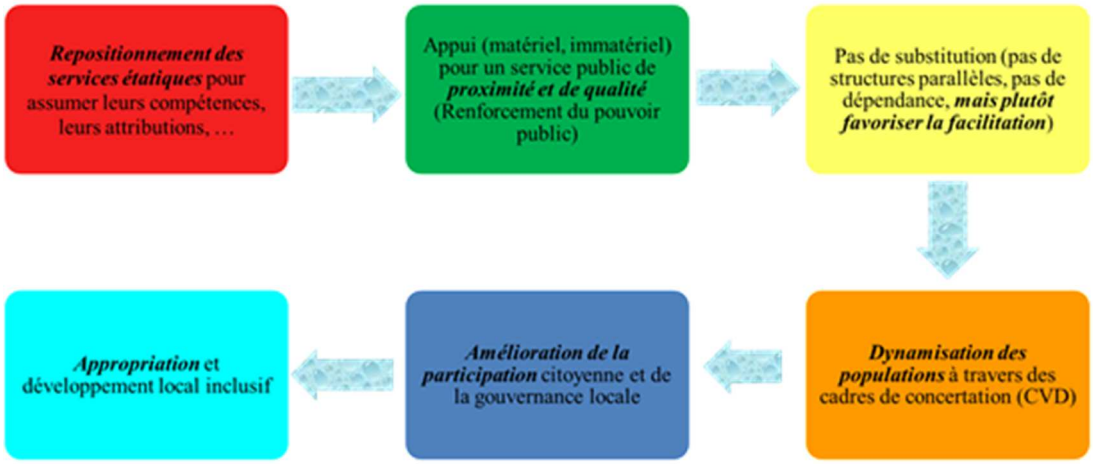
Construction et réhabilitation des bacs		
	Réhabilitation de 4 bacs Construction d'un bac (neuf)	– Continuité du trafic routier – Augmentation du volume de marchandises – Facilité de déplacement des populations
Synergie avec PRODAKOR et EDUKOR		
	Déseclavement de 11 bassins de production	– Augmentation de la production agricole – Amélioration de la securité alimentaire
	Déseclavement de l'ITAV Tshioji de Ngandajika	– Amélioration des conditions de transport – Augmentation du nombre d'élèves
	Partenariat avec le CDA ISGTK (construction des bouettes , matériels travaux d'entretien routier)	
Environnement		
	72 pépiniéristes formés 30 sites reboisement aménagés 150 héctares reboisés 1 Etude d'impacts Environnetal et Social (EIES)	– Limitation de la pression Anthropique sur les ressources naturesllles – Restauration du couvert forestier dans les zones d'intervention – Résilience climatique des populations
Prise en compte du genre		
	Renfocement du leadership de 250 femmes 43 femmes formés en andragogie 50 paysannes aphabétisées (formation pilote)	– Renforcement du leadership feminin (sororité, violences sexuelles) – Autonomisation des femmes
VIH / SIDA		
	Formation de 156 pairs éducateurs utilisés par les structutures sanitaires	– Dimunition de la propagation de la pandemie du SIDA.

2.1 Évolution du contexte

2.1.1 Contexte général

L'année 2018 a été caractérisée par plusieurs tractations politiques doublées d'incertitude sur un aboutissement apaisé du processus électoral. Le point culminant de ce processus a été la tenue en décembre 2018 des élections Présidentielle, Législatives nationales et Provinciales.

Au plan opérationnel, les effets des mesures prises en mai 2017 par le Ministre Belge de la Coopération interdisant les nouvelles réhabilitations ont continué à affecter le Programme en rapport avec l'atteinte des résultats. Le réseau routier initialement identifié et retenu ne sera plus réhabilité dans son ensemble.



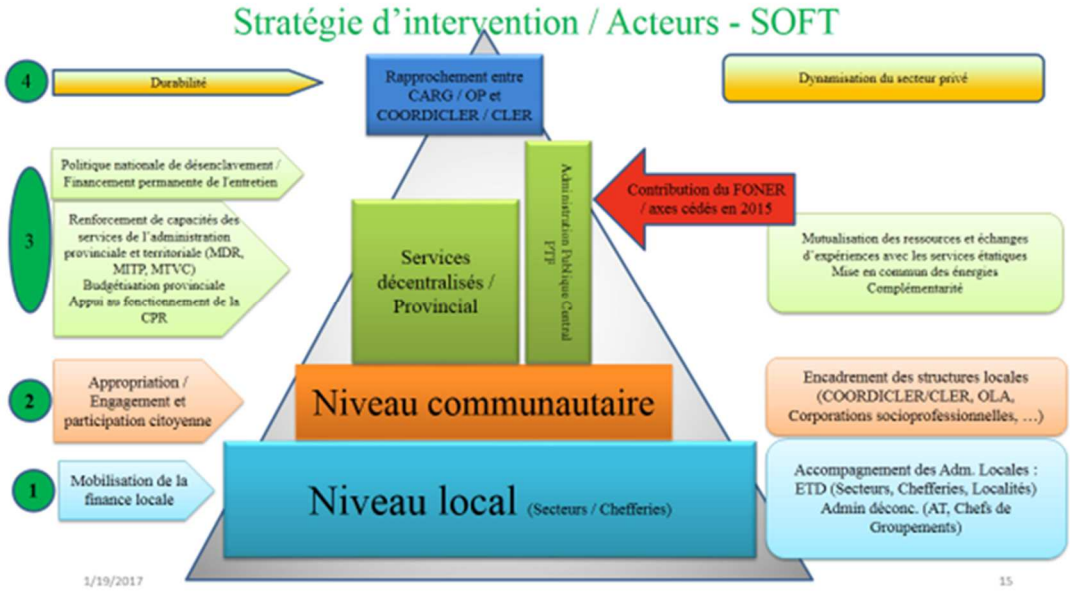
Demarche méthodologique / positionnement par rapport à l'évolution du contexte

Suite au passage de CTB à Enabel, les actions spécifiques de communication ont été menées en vers tous les partenaires afin de faire connaitre la nouvelle identité de l'Agence belge de développement et ses nouvelles approches d'interventions.

2.1.2 Contexte institutionnel

La pyramide institutionnelle a fonctionné au rythme des effets du démembrement des Provinces en RDC. En effet, le découpage des provinces a conduit à l'augmentation des interlocuteurs à tous les niveaux, avec une diminution de la qualité des agents. Pour certains services déconcentrés non encore officiellement démembrés (Office de route, DVDA,…), les agents responsabilisés sont sans numéros matricules et parfois sans portefeuille bien défini, ce qui impacte la qualité de leurs services et le niveau de leur d'engagement. Cependant, le Programme s'investit dans l'appui aux services étatiques

decentralisé et deconcentré, ce qui a contribué à la fourniture d'un service public de meilleure qualité. Il es important de poursuivre ces appuis en maintenant le dialogue au niveau national.



Toutefois, l'accompagnement stratégique du Programme a permis une certaine appropriation et le renforcement des capacités des parties prenantes, ce qui débouche sur une compréhension des responsabilités des parties, issue certaine vers une pérennisation des acquis du PRODEKOR à travers une dynamique locale agissante.

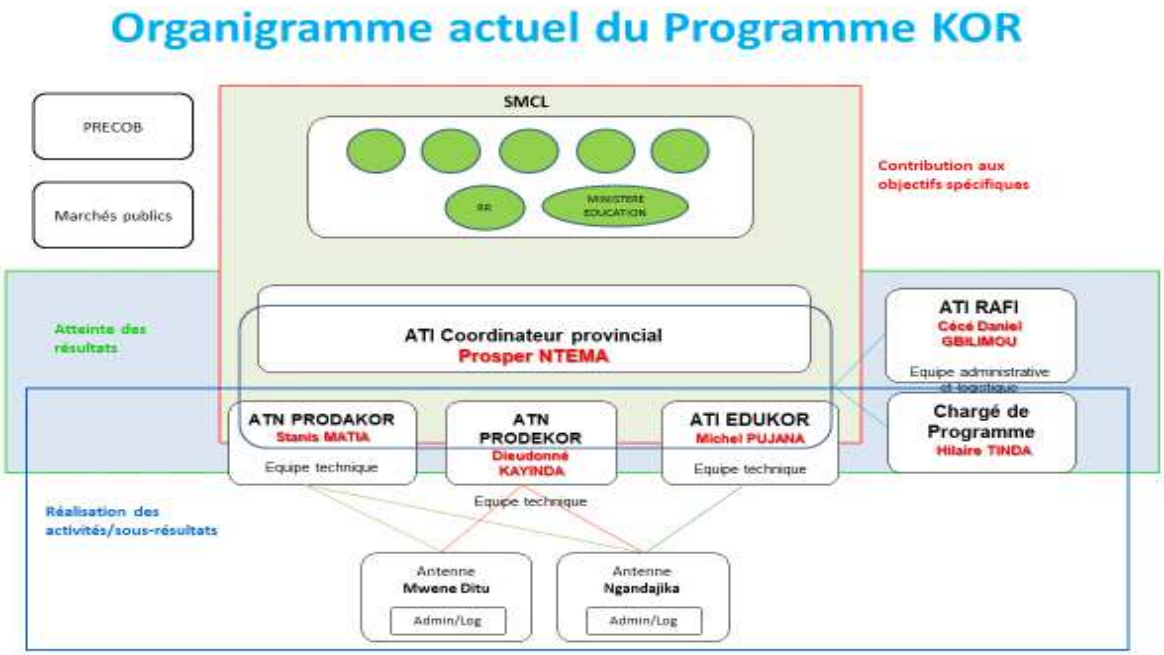
Cependant, tenant compte de toutes les contraintes, le PRODEKOR a eu un dépassement de près 430.000 euros en Q4/2018, ce qui a permis de reduire l'écart de consommation budgétaire enregistré par PRODET.

2.1.3 Contexte de gestion : modalités d'exécution

Le Programme est géré en régie, mode qui s'est révelé transparant et efficace. La Coordination du Programme , basée à Mbuji – Mayi, est composée d'une équipe technique et administrative. Le Responable du Programme est chargé de la gestion technique et administrative du Programme et est appuyé au niveau technique par les 6 ingénieurs routiers et un ingénieur chargé de bacs et embarcadères. L'équipe administrative et financière est composée du RAFI, RAF, comptable et secrétaire.

Au plan opérationnel, les mesures de plafonnement ou de restriction budgétaires prises par la Belgique, fixant les limites des dépenses à effectuer pour les années 2017 et 2018 ont ralenti l'exécution des activités du Programme. La période allant de septembre à décembre 2018 n'ont pas connu l'entretien de routes. Certains marchés dont les attributions étaient prévues en 2018 ont été reportés en 2019. La somme de 1.500.000 € relative aux activités suspendues (nouvelles réhabilitations) n'est pas

planifée, ce qui ne permetra pas au PRODEKOR d'atteindre tous les résultats initialement prévus.



2.1.4 Contexte HARMO

a) Harmonisation

Une des composantes de la stratégie sectorielle dans le cadre de la réhabilitation des infrastructures de base est la *« Promotion des approches et méthode de Haute Intensité de Main d'Oeuvre (HIMO) et la vulgarisation de ces dernières auprès des administrations dans le cadre notamment de l'exécution des travaux de reconstruction et des projets sectoriels »* (DSCRP).

Sur cet aspect, le Programme est en harmonie avec la politique du Gouvernement congolais et les autres projets de coopération multilatérale (Banque Mondiale, BAD, Union Européenne, USAID,…) intervenant dans le secteur des infrastructures de bases.

Dans le projet de connexion de la ville Mbuji – Mayi à Kinshasa par la rivière Lubi, il y a une complémentarité entre le PRODEKOR et le PADIR. En effet, le premier s'occupe de la réhabilitation des axes routiers Miabi - Port Ndomba et Tshibombo – Bena Mbuyi et le second construit le quai d'accostage et un entrepôt au port Ndomba.

Il en est de même pour le Projet BUDIKADIDI financé par l'USAID et implémenté par Catholic Relief Search (CRS) qui, convaincu des avancées méthodologiques constatées dans le domaine de désenclavement, s'est approché de l'expertise technique du

PRODEKOR pour un échange d'expérience et une collaboration devant éclairer la matérialisation de son plan opérationnel de réhabilitation et entretien des routes.

Par ailleurs, plusieurs ateliers de concertations se sont tenus dans les différents territoires où PRODEKOR intervient. Ces rencontres présidées par le Ministre Provincial du Développement Rural, avec la participation des autorités décentralisées (AT, élus locaux, Chefs coutumiers, société civile, ONG, cantonniers, ...), ont permis d'informer puis de sensibiliser les bénéficiaires de l'importance de leur engagement pour assurer la durabilité des interventions.

b) Alignement

Conformément à la Déclaration de Paris, le Programme s'aligne comme signalé ci-haut, au niveau sectoriel, sur les grands axes de la stratégie du Gouvernement de la RDC retenue pour la réhabilitation des routes rurales. Par contre, en suivant le système de gestion (comptable et financière) et de procédures de passation de marchés publics belges et FED, le Programme ne s'aligne pas sur le système de gestion des finances publiques de la RDC.

c) Gestion axée sur les résultats de développement

La programmation du PRODEKOR est basée sur les résultats définis par le Gouvernement congolais en matière de réduction de la pauvreté par la stimulation de l'économie agricole dans les provinces du Kasaï - Oriental et de Lomami. A travers les SMCL, Enabel / PRODEKOR est en accord avec la RDC à toutes les étapes de la gestion du Programme : formulation, suivi, évaluation, réalisation, prise des décisions.

d) Responsabilité mutuelle

Des réunions de la SMCL sont tenues régulièrement tous les 6 mois, aux cours desquelles, le Programme présente un état d'avancement des activités et des dépenses budgétaires ainsi que les contraintes et / ou problèmes rencontrés. Les PV des réunions (7 depuis le début du Programme) indiquent que tous les engagements des deux parties sont discutés et pris en compte lors de ces réunions.

A la suite de chaque SMCL. un plan d'action est élaboré et permet la prise en compte des recommandations. Des réajustements sont apportés aux prochaines SMCL.

e) Appropriation

Le Programme s'intègre parfaitement aux politiques nationales et provinciales en matière de désenclavement. Les missions conjointes et les formations se font avec les agents des maîtres d'œuvre publics concernés. Aussi, l'implication des bénéficiaires à l'exécution et au suivi des travaux renforce l'appropriation. Cependant, celle - ci a encore du chemin à faire, car le partenaire habileté à prendre le relai du Programme

manifeste encore des besoins d'appui institutionnel et technique qui le maintient dans une situation de dépendance de financement extérieur. Cette situation s'est aggravée par le découpage intervenu au cours de l'année 2015. Cependant, le Programme s'est investi pour une amélioration de l'appropriation suite au renforcement de la dynamique communautaire, aux appuis portées aux CVD, aux CLER, ...ce qui a renforcé l'appropriation au nilocal, que le PRODEKOR doit poursuivre.

2.2 Performance de l'outcome

2.2.1 Progrès des indicateurs

Outcome : *Mettre à la disposition des utilisateurs un réseau multimodal prioritaire, durable et praticable en toute saison grâce à la réhabilitation et aux mécanismes d'entretien.*

Indicateurs	Valeur de la *Baseline*	Valeur année 2014	Valeur année 2015	Valeur année 2016	Valeur année 2017	Cible année 2018	Cible finale
Evolution du trafic sur les axes réhabilités et entretenus par le Programme	-	-	11 %	29 %	58 %	60 %	60 %
Vitesse moyenne de parcours sur le réseau PRODEKOR	0	20 km/h	40 km/h	68 km/h	64 km/h	70 km/h	40 km/h
Nombre de bassins de production désenclavés par le Programme	-	-	3	8	11	11	15

2.2.2 Analyse des progrès réalisés

Au cours de cette quatrième année d'implémentation, d'importants progrès ont été réalisés pour l'atteinte de l'outcome (objectif spécifique) en rapport avec les résultats 2 et 3 :

- Contrairement à l'an dernier, les activités liées aux bacs ont connu des avancées significatives. Les travaux de réhabilitation et construction de toutes les 5 unités flottantes prévus sont à ce jour complétement terminés et réceptionnés. Deux de ces 5 bacs fonctionnent déjà avec une nouvelle approche de gestion qui garantit la durabilité des investissements. Ceci a permis de relier certains villages qui étaient coupés de centres de consommation malgré la praticabilité des segments de route situés de part et d'autre de bacs remis en état.
- A l'instar de ce qui précède, les 10 ponts construits / réhabilités représentant 170 mètres linéaires ont eu le même effet de rétablir la liaison entre villages et centre de négoce restés longtemps coupés, ce qui a renforcé et élargi le maillage du réseau construit par le PRODEKOR en assurant sa fonctionnalité par la suppression des culs - de - sac.

- A la faveur du réseau réhabilité et entretenu, la logique de couplage du programme de relance de l'agriculture et celui de PRODEKOR a fonctionné par le désenclavement de 11 bassins de production sur les 15 prévus. Il convient de signaler que la qualité du réseau de pistes rurales réhabilitées et entretenues par le Programme permet d'atteindre une vitesse moyenne de 70 km/h, supérieure à 40km/h qui est le standard national pour les routes rurales (DVDA).
- Le niveau du trafic sur les axes en entretien est bon et accuse une augmentation de 60 % après réhabilitation et une bonne vitesse moyenne observée des véhicules, même sur les routes où il n'existait plus de trafic. Grâce à la bonne qualité d'entretien, on n'enregistre pas des coupures de trafic à cause des bourbiers ou autres dégradation des chaussées, malgré la forte pluviometrie que connaît la zone d'intervention du Programme.

En rapport avec les résultats 1 et 4 du Programme, les actions de renforcement institutionnel et d'appui structurel avec la démarche du « faire-faire » par les services étatiques au niveau des Provinces et des Territoires ont contribué à la fourniture d'un service de proximité de meilleure qualité avec un renforcement de la maîtrise d'ouvrage provinciale. L'appui apporté à plusieurs services publics (CPR, Division du Genre, Inspection Territoriales du Développement Rural, SERVICOM), ETD, Division Provinciale de l'Environnement,…), a permis de remettre en activité les pouvoirs publics. La démarche du PRODEKOR dans l'accompagenement de ces services tient compte de la décentralisation decretée par la RDC.

2.2.3 Impact potentiel

La mise en œuvre du PRODEKOR dans les provinces du Kasaï-Oriental et Lomami a suscité un intérêt aussi bien au niveau de la population directement bénéficiaire que celles des autres catégories sociales. En reprenant les conclusions de l'évaluation mi-parcours, on retient que « *il est clair en visitant les pistes construites et entretenues dans le cadre du PRODEKOR, que l'impact du PRODEKOR sur la pauvreté et le développement économique et social est réel. Par exemple on voit partout les récoltes stockées, notamment des sacs de maïs, qui attendent les camions qui vont les évacuer vers les marchés des villes. Le désenclavement permet aussi à d'autres acteurs du développement de mettre en œuvre leurs activités. Mais aussi au niveau des CLERS on ressent que cette activité d'entretien produit un revenu qui permet à des familles d'être moins pauvres* ».

Les résultats obtenus de la réhabilitation avec les bénéficiaires, les CLER / COORDICLER et les autorités locales rélèvent :

- L'importance de la réhabilitation des pistes sur les marchés de commercialisation agricole ;
- La baisse des coûts de transport, et parallèlement, l'augmentation des prix des produits agricoles vendus par la population locale ;
- La dimunition du temps de parcours ;

En outre , on peut penser que la réhabilitation des pistes a permis :

- Au niveau agricole, aux populations de retrouver de l'intérêt à mettre en valeur leurs terres compte tenu de la facilité du transport de leurs produits. Les revenus distribués par la méthode HIMO ont permis d'améliorer les conditions de vie et d'existence des populations, particulièrement d'acquérir du matériel agricole et des semences.
- Au niveau de la santé et de l'éducation, (i) de faciliter l'accès pour la réhabilitation des infrastructures de santé et d'éducation ; (ii) d'accéder plus facilement aux services de santé et d'éducation et ; (iii) d'améliorer les conditions de vie du personnel de santé et des écoles dans les zones d'interventions du projet compte tenu du désenclavement. L'accessiblité aux zones autresfois enclavées a permis l'amélioration du taux de couverture vaccinale.

2.3 Performance de output 1

2.3.1 Progrès des indicateurs

Output 1 : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée					
Indicateurs	**Valeur année 2015**	**Valeur année 2016**	**Valeur année 2017**	**Cible année 2018**	**Cible finale**
CPR opérationnelle	Installation et fonctionnement du Secrétariat Technique	Fonctionnement de la Cellule Technique	Fonctionnement de la Cellule Technique	Fonctionnement de la Cellule Technique	Fonctionnement de la CPR
% du linéaire de route validé dans le SIG par la CPR	10 %	36,1 %	61,4 %	61,4 %	80 %
Nombre de structures locales accompagnées par l'IPDR (CLER)	41	45	56	60	-

2.3.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des principales activités [13]	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1. CPR : révision de l'arrêté créant CPR				
2. Appui à la tenue de l'assemblée générale de la CPR				
3. Accompagnement de la maîtrise d'œuvre publique				
4. Dialogue et concertation avec les autorités locales et leur mobilisation				
5. Accompagnement et encadrement de la dynamique communautaires / Société Civile				

2.3.3 Analyse des progrès réalisés

Au bout de 3 ans d'accompagnement par le PRODEKOR, la Cellule Technique de la CPR a atteint un certain niveau d'autonomie technique et matérielle. En effet, le coaching de l'expert SIG PRODEKOR a sans doute renforcé sa fonction technique et opérationnelle. Près de 1.646,95 km de routes ont été géolocalisées et introduites dans la base de données SIG. Cela a permis d'élaborer une cartographie routière de la province du Kasaï Oriental et celles de quelques territoires de Lomami. En outre, la Commission Provinciale Routière a établi plusieurs cartes thématiques utiles à la gouvernance routière.

Plusieurs actions de concertation ont permis un dialogue entre les différentes autorités locales sur leurs responsabilités en maîtrise d'ouvrage. Cela a eu pour effet une compréhension progressive des enjeux de la pérennité des infrastructures routières par les autorités locales à travers les maîtres d'œuvres publics (DVDA et Office des Routes) impliqués dans la mise en œuvre du Programme.

Par ailleurs, le PRODEKOR a soutenu le projet de révision et d'actualisation de l'Arrêté de création de la CPR, afin d'intégrer les aspects manquants au regard du contexte actuel de la Province du Kasaï – Oriental. La proposition de l'arrêté révisé est déjà sur la table du Gouverneur. Cependant, l'assemblée générale n'a pas été organisée suite à l'instabilité du contexte politique et institutionnel.

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

2.4 Performance de l'output 2

2.4.1 Progrès des indicateurs

Output 2 : Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité.							
Indicateurs	**Valeur Baseline**	**Valeur année 2014**	**Valeur année 2015**	**Valeur année 2016**	**Valeur année 2017**	**Cible année 2018**	**Cible finale**
Km de route réhabilités	0	80	278	487	520	543	900
Nombre de bacs réhabilités et construits	-	0	0	1	1	5	5
Km de voie d'eau aménagés	-	0	0	0	0	70	134
Nombre de ponts réhabilités et construits	-	0	2	3	4	10	15
Superficie de reboisement	-	0	5	120	150	150	150

2.4.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des principales activités [14]	**État d'avancement :**			
	A	B	C	D
1. Construction ou réhabilitation des routes				
2. Construction ou réhabilitation des ouvrages d'art				
3. Construction ou réhabilitation des bacs				

2.4.3 Analyse des progrès réalisés

Les routes réhabilitées dans les territoires de Ngandajika, Luilu, Kabeya Kamuanga, Miabi et Lupatapata représentent un linéaire total de 547 Km. Celui – ci forme un réseau fonctionnel permettant une bonne fluidité du trafic et des échanges commerciaux entre les campagnes et les grands centres de consommation. Tenant compte de la mesure suspendant les nouvelles réhabilitations, il ne reste que 27 Km à réhabiliter pour l'ensemble du réseau routier identifié. Force est de constater que la suspension des activités de réhabilitation a impacté négativement l'atteinte des objectifs qui étaient de 900 Km réhabilités. N'eut été la directive de suspension des travaux de réhabilitation, les progrès auraient atteint près de 90%.

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

La réhabilitation des routes n'aurait pas beaucoup de sens si elle n'intégrait pas la réhabilitation ou la construction des ouvrages d'art et celle des bacs. Le PRODEKOR a réhabilité et construit sur le réseau routier précité, 10 ponts et 5 bacs, ce qui a permis de renforcer le maillage du réseau construit et l'amélioration par conséquent des conditions de mobilité et d'accessibilité dans l'aire d'intervention du Programme.

Avant réhabilitation Pont Yabuyi Muland Après réhabilitation

Avant réhabilitation Pont Yabuyi Wowol Après réhabilitation

L'approche intégrée tient compte également de la multimodalité du transport . Dans la prespective visant le désenclavement de la ville de Mbuji – Mayi par le Port Ndomba, le Programme a exécuté les travaux d'aménagement sur les 70 premiers Kilomètres de la rivière Lubi partant de ce port vers la ville de Lusambo, sur la rivière Kasaï.

Avant travaux d'aménagement Rivière Lubi Après travaux d'aménagement

Axes routiers réhabilités :

Provinces	Territoires	Axes routiers	Linéaire (Km)	Bassins de production
Kasaï-Oriental	Lupatapata	PLH_Bakwa-Tshimuna / Bakwa-Nsumba / Route SACIM	53,6	Kakangayi
		Tshibombo / Tshilunde / Bakamba	67,9	Mukumbi
		Sous-total	121,5	
	Miabi / Kabeya-Kamwanga	Miabi / Matshia / Mpanda / Port Ndomba	46,3	
		Sous-total	46,3	
	Tshilenge	Bac Kalelu / Kasansa / Lukalaba	19,3	Kalelu
		Kasumbi (RN1) / Kalenda-Kashila	12,7	
		Dinsanga / Bena-Kalombo / Nkuadi	14,5	
		Bena-Kalombo / Lac-Lomba (RN1)	7,7	
		Ntalanga (RN1) / Tshinanu / Kasansa	18,3	
		Sous-total	72,5	
			240,3	
Lomami	Ngandajika	Bac Mpata / Mbao-Lubishi / Lovoyi	50,3	Baluba-Shankadi
		Ngandajika / Mpoyi / Kanyenga	27,2	Ngandajika / Tshiyamba
		Ngandajika / INERA	7,6	Ngandajika
		Ngandajika / Bac-Kalelu	28,9	Bakwa-Mulumba
		Sous-total	114,0	
	Luilu	Tshiamvi (RN1) / Kambayi	21,0	Kanda-Kanda
		Ngoyi-Kabuela / Kanda-Kanda	16,7	
		Mwene-Ditu / Kalenda-gare / Mulundu	50,4	Katshisungu
		Mulundu / Wikong / Kanitshin	94,5	Kanintshin
		Sous-total	182,6	
	Kabinda	Tronçons Diamba-Kubuela	6,5	Tshiyamba
		Sous-total	6,5	
			303,1	
			543,4 Km	

Ponts et passages sous route :

Provinces	Axes routiers	Ponts		Passages sous route
		Nom	Portée	
Kasaï – Oriental	Katanda - Kalambayi - Kanyuka			5
	Ntalanga – Tshinanu - Bac Kalelu			5
	Bac Kalelu – Lukalaba			2
	Pont PLH – Bakwa Tshimuna – Bif. Route SACIM	Kanshi /PLH (travaux en cours)	10 ml	
Lomami	Muene Ditu – Kalenda - Mulundu	Lukudia	20 ml	
	Ngoyi – Kabuela – Kanda Kanda			1
	Tshiamvi (RN2) – Kambaye	Lwanyi	12 ml	
		Munvuyi	19 ml	
	Mulundu – Winkong - Kanintshin	Musela	15 ml	
		Wowol	7 ml	
		Yabuyi Mukand	18 ml	
		Rwangaj	7 ml	
	Bif.RN2 – Bakwa Mulumba – Ngad.			3
	Ngandajika – Bac Kazadi Musoko			2
	Bac Kazadi Musoko - Kabinda			5
	Lusuku – Hamba			6
	Kabinda - Bakoma			5
Sankuru	Lusambo – Lubefu	Lodju	27 ml	

Avant réhabilitation

Pont Musela

Après réhabilitation

Avant réhabilitation

Pont Wibiayi

Après réhabilitation

Bacs :

Territoires	Axes routiers	Bacs	Observations
Ngandajika	Ngandajika – Bac Kalelu	Kalelu	Travaux terminés
	Mpata – Mbao - Lubishi	Mpata	Travaux terminés
	Ngandajika - Kabala	Ntambwa Kabila	Travaux terminés
	Ngandajika – Kazadi Musoko - Kabinda	Kazadi Musoko	Travaux terminés
Luilu	Mulundu - Katshisungu	Mulundu	Travaux terminés
	Total	**5 bacs**	

Avant réhabilitation

Après réhabilitation

Bac Ntambwa Kabila

Avant réhabilitation

Après réhabilitation

Bac Mpata

2.5 Performance de l'output 3

2.5.1 Progrès des indicateurs

Output 1 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales							
Indicateurs	**Valeur Baseline**	**Valeur année 2014**	**Valeur année 2015**	**Valeur année 2016**	**Valeur année 2017**	**Cible année 2018**	**Cible finale**
Nombre de structures locales accompagnées et appuyées (cumulés)	-	38	41	45	56	61	-
Km de route entretenus (cumulés)	0	1.100	2.300	4.172	5.115	5.735	6.500
Augmentation du nombre de femmes par CLER (%)	-	-	-	3	23	23	30
Nombre de cantonniers initiés aux travaux d'entretien	-	2.668*	4.821**	1.066	970	946	-

2.5.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des principales activités [15]	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1. Mise en place des structures locales d'entretien				
2. Travaux d'entretien				
3. Appui et accompagnement des COORDICLER				

2.5.3 Analyse des progrès réalisés

Au cours de l'anné 2018, le Programme a assuré au total l'entretien de 990 Km, 303 km dans la province du Kasaï – Oriental et 687 Km dans la province de Lomami. 60 % de routes entretenues ont été réhabilitées par les anciens projets de désenclavement éxécutés par Enabel. Elles sont maintenues en état de praticabilité grâce aux travaux d'entretien financés et encadrés par le PRODEKOR. L'état du réseau est bon. On enregistre une vitesse moyenne de l'ordre de 70 Km/h, alors que le standard recommandé par la DVDA est de 40Km/h. A cause du plafonnement budgétaire, l'entretien s'est arrêté au mois de mai 2018. Pour assurer l'entretien des routes en 2019, 4 nouveaux CLER ont eté formés et installés par la DVDA sur demande et sous financement du Programme.

Travaux d'entretien améliorant sur l'axe Muene Ditu - Mulundu

Par ailleurs, en exécution du protocole d'accord de cession de routes à la Province signé entre le Kasaï – Oriental (ancienne configuration) et Enabel , quelques axes routiers ont été cedés aux deux provinces : 113 km pour la Province de Lomami et 175 Km pour la Province du Kasaï – Oriental. Cette cession induit un transfert de responsabilités d' Enabel vers la Province, pour tout ce qui concerne l'entretien des axes concernés, la prévention et le traitement des éventuelles dégradations, le respect des conditions d'utilisation (charges, barrières de pluies…).

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

La problèmatique de la reprise de l'entretien des routes par le partenaire congolais est toujours préoccupante. Les axes cédés qui sont sensés être en entretien par le financement du FONER, se trouvent dans un état déplorable. Ce qui nécessite la poursuite de recherche de solutions avec les partenaires impliqués.

En outre, l'appui financier à travers les Conventions de subsides et plusieurs autres actions ont été menées pour accompagner les COORDICLER / CLER vers une professionnalisation. Un plaidoyer intense est engagé avec la Province pour la mobilisation des fonds pouvant supporter les travaux d'entretien. En dehors du renforcement des capacités institutionnelles et du leadership des pouvoir publics, PRODEKOR conscientise surtout les structures non –étatiques à la base (CVD, COORDICLER, Société Civile, Opérateurs économiques,...), afin de créer une dynamique communautaire favorable à l'entretien durable des routes rurales.

Axes routiers entretenus :

Provinces	Territoires	Axes routiers	Linéaire (km)	Bassin de production
Kasaï-Oriental	Katanda	Bibanga / katanda	12,1	
		Katanda / Kalambayi / Kanyuka	51,2	Kalelu
	Lupatapata	PLH_Bakwa-Tshimuna / Bakwa-Nsumba / Route SACIM	53,6	Kakangayi
		Tshibombo / Tshilunde / Bakamba	67,5	Mukumbi
	Miabi / Kabeya-Kamwanga	Miabi / Matshia / Mpanda / Port Ndomba	46,3	
	Tshilenge	Bac Kalelu / Kasansa / Lukalaba	19,3	Kalelu
		Kasumbi (RN1) / Kalenda-Kashila	12,7	
		Dinsanga / Bena-Kalombo / Nkuadi	14,7	
		Bena-Kalombo / Lac-Lomba (RN1)	7,7	
		Ntalanga (RN1) / Tshinanu / Kasansa	18,3	
	303,4			
Lomami	Kabinda	Bac Kazadi-Musoko / Kabinda	102,2	
	Ngandajika / Luilu	Ngandajika / Kabila / Luputa	63,7	Ngandajika / Katshisungu
	Ngandajika	Ngandajika / Bac Kazadi-Musoko	28,3	Tshiyamba
		Bif RN2 / Bakwa-Mulumba / Ngandajika	43,9	Bakwa-Mulumba / Tshiyamba
		Bac Mpata / Mbao-Lubishi / Lovoyi	50,3	Baluba-Shankadi
		Ngandajika / Mpoyi / Kanyenga	27,2	Ngandajika / Tshiyamba
		Ngandajika / Bac-Kalelu	28,9	Bakwa-Mulumba
	Luilu	Kabila / Kambayi / Kanyiki	59,5	Kanda-Kanda
		Lusuku / Hamba	98,0	Katshisungu
		Tshiamvi (RN1) / Bif Kambaye	21,0	Kanda-Kanda
		Ngoyi-Kabuela (RN1) / Kanda-Kanda	16,7	
		Mwene-Ditu / Kalenda-gare / Mulundu	52,3	Katshisungu
		Mulundu / Wikong / Kanitshin	94,5	Kanintshin
	686,5			
989,9 Km				

2.6 Performance de output 4

2.6.1 Progrès des indicateurs

Output 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau dont appliquées							
Indicateurs	**Valeur Baseline**	**Valeur année 2014**	**Valeur année 2015**	**Valeur année 2016**	**Valeur année 2017**	**Cible année 2018**	**Cible finale**
Etude sur la règlementation et pour une amélioration de la gouvernance routière	-	-		Ok	-	-	Ok
Nombre de personnes directement touchées par les activités de la sensibilisation		400	350.740	505.520	2.557	1.700.000	
% de bacs réhabilités ou fournis par le Programme) ayant adopté le nouveau système de gestion	-	0	0	0	40	40	100

2.6.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des principales activités [16]	**État d'avancement :**			
	A	B	C	D
1. Appui dans la mise en place du nouveau système de gestion des bacs				
2. Actions de sensibilisation				
3 Mise en place d'outils pour la réglementation du trafic				
4. Appui à l'amélioration de la réglementation				

2.6.3 Analyse des progrès réalisés

Au début de l'intervention, le PRODEKOR a réalisé un diagnostic sur les bacs qui a révelé une gestion non - équitable et contraire à l'intérêt général de la population. En 2018, il a engagé une dérmache de concertation et de mutualisation avec tous les acteurs (étatiques, paraétatiques, coutumiers, Société Civile, ...). Cette demarche a abouti à l'instauration de la nouvelle approche de gestion des bacs. Elle a le mérite de garantir la transparence de l'utilisation des fonds recoltés sur les bacs, leur meilleur fonctionnement et la durabilité des investissements. A l'initiative de PRODEKOR, un protocole d'accord de gestion des bacs comme guide à la bonne gouvenance a été signé avec toutes les parties prenantes.

Au cours de l'année 2018, Le PRODEKOR a soutenu et appuyé l'adoption de l'Edit relatif au trafic routier sur les routes d'intérêt provincial et local au Kasaï – Oriental.

[16] 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.

Cet édit s'incrit dans une démarche globale engagée par le legislateur congolais national visant la protection du patrimoine routier. Son application permettra de résoudre les problèmes de tracasseries policières et administratives, de la mauvaise utilisation de la route par les usagers (creusage des trous sur la route, par exemple), le non - respect des barrières de pluie, ce qui ameliorera certainement la durabilité des routes réhabilitées et entretenues par PRODEKOR.

En ce qui concerne l'opérationnalisation de la Brigade Mobile de Contrôle (BMC), le plafonnement budgétaire n'a pas permis d'avancer avec ce dossier. Tenant compte de cette difficulté, la SMCL de juillet dernier a responsabilisé les provinces pour rendre opérationnelle cette Brigade dont le rôle principal est le contrôle des tonnages transportés par les véhicules.

Cependant, la problématique de la pérennisation des routes, pistes, bacs,... est un des multiples défis auxquels le PRODEKOR s'est engagé à faire face. Ainsi, il a prévu dans son résultat 4, la sensibilisation des usagers sur les bonnes pratiques d'utilisation du réseau routier. Pour l'année 2018, l'activité la plus marquante a été la campagne médiatique sur les bonnes pratiques d'utilisation du réseau routier, réalisée en partenariat avec le RATEPROKA (réseau des radios associatives et télévision de proximité du Kasaï oriental). Cette activité qui a atteint une population estimée à 1.700.000 personnes cette année, s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du volet campagne de masse de la stratégie de communication du PRODEKOR qui prévoit le placement et la diffusion des spots publicitaires et microprogrammes dans quelques chaînes de radio et télévision locales sélectionnées sur base de la cartographie du paysage médiatique du Kasaï- Oriental (ancienne configuration).

3 Thèmes transversaux

3.1 Genre

Le PRODEKOR réfléchit constamment aux alternatives d'accroissement des opportunités d'intégration des femmes dans sa mise en œuvre afin de réduire les déséquilibres en rapport avec la participation de la femme.

Pousuivant ses efforts de prise en compte de la dimension genre, le PRODEKOR a joué au cours de l'année 2018, le rôle d'appui conseil en matière d'égalité de sexe et soutenu l'empowerment des femmes par leur positionnement et participation dans les structures organisationnelles des CLER /COORDICLER. Par exemple, sur les 21 responsables de 7 COORDICLER appuyés par le Programme, il y a au moins 7 femmes.

En vue de l'autonomisation des femmes, signalons l'accompagnement du processus d'alphabétisation des femmes chefs de ménages. En effet, en 2017, le programme avait accompagné l'émergence des 43 formateurs en alphabétisation et l'appui des quelques formateurs à l'ouverture des quelques centres. En 2018, grâce à l'initiative propre desdits formateurs, plus de 300 femmes chefs des ménages ont bénéficié d'un accompagnement en alphabétisation dans les territoires de Ngandajika, Luilu, Kamiji et Lupatapata.

Formation des formateurs / Alphabétisation des femmes

Les nouvelles initiatives prises pour soutenir quelques actions sociales des femmes n'ont pas été réalisées à cause du plafonnement budgétaire.

IL s'agit de :

- La réhabilitation des quelques sites d'évacuation des produits agricoles (marchés) le long des routes réhabilitées vers les grands centres commerciaux;
- La disponibilité d'un fonds de soutien, d'appui aux initiatives des femmes (microentreprises) en renforcement des capacités ;
- La poursuite de l'accompagnement du processus d'alphabétisation des femmes dans l'aire d'intervenion du Programme ;
- L'appui à la Division Genre pour l'animation d' espaces d'échanges, de concertation et d'action pour l'épanouissement et le développement de la femme.

3.2 Environnement

L'Environnement constitueun pilier stratégique dans le processus de mise en œuvre des activités du PRODEKOR. Il se dégage deux enjeux environnementaux majeurs pour le Programme qui sont :

- L'amélioration de l'intégration environnementale des infrastructures routières à réhabiliter et entretenues et ce, sous différents aspects dont le milieu biologique (faune et flore) et le milieu physique (sols);
- L'appui des services étatiques spécialisés dans l'accompagnement des structures locales et dans la mise en œuvre des activités environnementales.

Reboisement dans le territoire de Ngandajika

Pour rappel, la stratégie du Programme repose sur l'implication des populations locales qui sont les premiers acteurs avec la philosophie de « Faire faire » et le repositionnement des services étatiques dans leur rôle d'accompagnement sur terrain. Au cours de l' année 2018, le PRODEKOR a réceptionné le rapport de l'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) où sont identitifiés les risques associés aux différentes étapes de l'exécution du Programme et le Plan de Gestion

Environnementale et Social (PGES) reprenant les mesures d'atténuation proposées. En exécution de ce PGES, PRODEKOR a initié l'implantation des champs de vetiver le long de l'axe routier Pont PLH – Bawa Tshimuna – Bifurcation Route SACIM menacé par plusieurs ravins, afin d'y faciliter les activités de lutte antiérosive.

3.3 VIH/SIDA

Les activités de lutte contre la propagation du VIH / SIDA planifiées pour l'année 2018 concernant la connaissance de cette pandémie, la stratégie pour la mobilisation communautaire et la formation des pairs éducateurs, n'ont pas pas été réalisées par manque de financement (plafonnement budgétaire).

4 Gestion des risques

L'analyse de la matrice des risques, tenant compte de l'évaluation du contexte, fait ressotir les éléments ci – apès :

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

Le Programme a pris conscience des risques et a mis en œuvre des actions de mitigation consignés dans le tableau ci – dessous :

Identification des risques			Analyse du risque			Traitement du risque			Suivi du risque	
Description du risque	Période d'id.	Catégorie de risque	Probabilité	Impact potentiel	Total	Action(s)	Resp.	Date limite	Avancement	Statut
Dépendance / substitution des services	Q1/ 2016	OPS	Low	Low	Low	Plaidoyer pour la mobilisation des fonds pour un bon fonctionnement des services	Coordination, Province, CPR	Suivi régulier	En cours	
Mauvaise utilisation des ressources mises à la disposition des acteurs	Q1/ 2016	OPS	Medium	Medium	Low	Mesures d'accompagnement	ATI-RC, Coordo.	Suivi régulier	En cours	Résolu progressivement
Incohérence des stratégies d'interventions	Q1/ 2016	DEV	Low	Low	Low	Faire un accompagnement avec une attention particulière pour les CLER moins performants	ATI-RC, Coordo, RR, Province	Dialogue Politique / Se rapprocher du Programme « Transport » piloté par la BM	En cours	Résolu progressivement
Incertitude institutionnelle sur la maîtrise d'ouvrage publique du désenclavement	Q1/ 2016	OPS	Low	Low	Medium	Plaidoyer et sensibilisation du partenaire	Coordo + Province + RR	Acquisition de la logistique nécessaire par le Programme	En cours	Résolu progressivement
Disponibilité des équipements adaptés pour les travaux mécanisés	Q1/ 2016	OPS	Low	Low	Low	Plaidoyer et sensibilisation du partenaire	Coordo + Province + RR	Acquisition de la Logistique nécessaire pour le Programme	Matériels achetés	Exécuté (PRODEKOR)
Mobilisations des ressources du partenaire pour assurer un entretien durable	Q1/ 2016	OPS	Low	Low	Low	Protocole de mise / reprise des axes à céder à la Province	Coordo + Province + RR	Dialogue politique	En cours	En exécution
Dégradation de la situation socio-politique et sécuritaire en RDC	Q1 / 2016	OPS	High	Low	Low	Plaidoyer auprès de l'Etat sur la nécessité de la paix et d'un bon fonctionnement des services	Coordination, Province, CPR	Suivi régulier	Permanent	Imprévisible

5 Pilotage et apprentissage

5.1 Réorientations stratégiques

5.1.1 Nécessité des engins de travaux publics et gravillonnage de routes

La méthode HIMO est essentiellement appliquée pour la réalisation des travaux financés par le Programme. Cependant, elle n'est appropriée que pour des travaux relativement legers. S'agissant de rechargements importants en matérieaux selectionnés ou excavation de ceux -ci, il est indiqué de recourir aux engins de travaux publics. C'est le cas par exemple du rechargement de la digue exécutée à la la rivière Kakangayi sur axe routier Matshia – Port Ndomba dans le cadre des travaux d'implantation des buses. Tous les projets de desenclavement devraient prévoir dans une certaine mesure, dès le démarrage, l'acquisition des engins de travaux publics pour l'exécution de ce genre de travaux.

Par ailleurs, il est évident que pour chaque réseau à réhabiliter, il existe **toujours** des tronçons routiers qui necessitent le gravillonnage pour assurer correctement leur praticabilité. Ainsi, il est indispensable d'identifier ces tronçons dès le démarrage du Projet, de faire une cartographie des carrières et de programmer leur gravillonnage. Ceci éviterait de revenir tout le temps sur ces tronçons en utilisant uniquement la méthode HIMO, inefficace dans ce cas. Il est entendu que le Projet devra disposer des matériels adéquats pour exécuter ledit gravillonnage.

5.1.2 Entretien des routes cédées à la Province

Quelques routes sont cédées à la Province en vertue du protocle d'accord de transfert signé avec cette dernière, avec engagement de poursuivre le financement de l'entretien desdites routes au travers des Comités Locaux d'Entretien des Routes (CLER) et leurs Coordinations (COORDICLER) respectives, pour le maintien des axes cédés en état de praticabilité en toute saison. Mais, on constate que l'entreient n'est pas effectif sur ces axes, le trafic se poursuit avec beaucoup de difficultés. Ce qui nécessitera prochainement, d'obtenir un engagement ferme de la partie Congolaise sur le financement de l'entretien par FONER avant toute réhabilitation de route.

5.1.3 Promotion du contrôle citoyen dans le cadre de gestion des bacs

La dynamique de gouvernance locale dans la gestion des bacs, au plus près des bénéficiaires, ne peut s'ancrer dans la durée sans la présence effective d'une société civile représentative, portée et reconnue par les populations comme un

"levier" de la redevabilité, de l'éveil et de la pratique de la démocratie à la base. L'Eglise catholique et la Fédération des Entreprises du Congo (FEC) font partie des acteurs non étatiques associés dans la gestion des fonds générés par le bac. Ces dernières ont par ailleurs la mission de sensibilisation de la communauté sur la promotion des bonnes pratiques d'utilisation du réseau routier et de la "culture fiscale" (la redevabilité se construit sur des "droits", mais aussi sur des "obligations") afin de doter les entités territoriales décentralisées des moyens de leur politique pour un développement local durable. Il faudrait donc pout tout Programme, s'investir sérieusement dans la conscientisation de la Société civile sur le rôle (important) qu'elle doit jouer en rapport avec la mise en oeuvre des projets communautaires.

5.1.4 Professionnalisation des COORDICLER

Dans le but d'une appropriation et d'une bonne gestion des infrastructures, l'approche d'impliquer les populations est très pertinente, surtout qu'il n'y a pas de structures spécialisées dans l'entretien des routes. A ce jour, La professionnalisation des CLER/COORDICLER est un enjeu de taille pour la durabilité des investissements. Il est donc indispensable de les appuyer en matériels, en formation et leur assurer un encadrement.

5.1.5. Amélioration des standards de routes réhabilités en passant à la deuxième phase

Malgré cette bonne qualité des réhabilitations, il ressort que certains axes présentent de grosses dégradations après quelques mois de mise en service, c'est l'exemple de l'axe Miabi - Matia - Katende . En effet, les routes sont empruntées par des camions surchargés, sans le respect des barrières de pluie, à cause des points de ruptures sur les routes nationales. Alors, il faudrait rehausser le standard de ces routes réhabilitées en passant à la deuxième phase, conformément à l'approche utilisée par Enabel.

5.1.6. Contribution du dispositif des ECT

La contribution de l'ECT infrastructures a porté sur :

- Appui et renforcement de la coordination sectorielle et intersectorielle (Désenclavement, agriculture, santé, Education, Infrastructures).
- Renforcement de la maitrise d'ouvrage provinciale.
- Mise en œuvre de l'interventions

Pour toutes ces actions, le coaching et l'encadrement a contribué à l'atteinte des objectifs.

5.2 Recommandations

Recommandations	Acteur	Date limite
Identifier les tronçons routiers nécessitant les travaux mécanisés dès le demarrage du Projet, faire une cartographie des carrières (les localiser) et programmer les travaux de gravillonnage.	Programme (Projet)	Q2, Q3 / 2019
Disposer d'une Brigade Mobile légère pour l'exécution des travaux qui nécessitent l'utilisation des engins de travaux publics.	Programmes (Projets) à venir	Disponible
Obtenir un engagement ferme du financement de l'entretien après le FONER avant toute réhabilitation de route.	Programmes (Projets) à venir, FONER	-
S'investir sérieusement dans la conscientisation de la Société civile sur le rôle (important) qu'elle doit jouer dans la mise en oeuvre du Projet.	Programmes (Projets) à venir	Permanent
Considérer la professionnalisation des CLER/COORDICLER comme un enjeu de taille pour la durabilité des investissements (entretien routier)	Etat congolais, Programme (actuel et à venir)	Permanent
Faire adopter par tous les gestionnaires des bacs le nouveau système de gestion.	Programme, Société Civile, Etat congolais,	Q2/2019

5.3 Enseignements tirés

Enseignements tirés	Public cible
Importance des engins de travaux publics : Les travaux d'implantation des buses sur la rivière Kakangayi ont nécessité un rechargement lourd qui ne pouvait pas être réalisé sans engins de travaux publics (tractopelle, camion, fros compacteur), ce qui conforte le Programme dans sa stratégie de disposer d'une Brigade Mobile pour ce genre d'interventions.	Programmes de désenclavement, Office des Routes
Amélioration de capacité de la société civile : les actions de soutien au nouveau système de gestion des bacs ont permis d'avoir un contrepoids dans les négociations avec les autorités locales, permettant ainsi aux citoyens d'exercer leurs droits, de jouer un rôle important dans un dialogue constructif.	Populations
Nouveau système de gestion des bacs : L'avènement de ce nouveau système de gestion a suscité l'application des nouveaux principes de gouvernance locale avec comme piliers fondateurs : la "transparence" et la "redevabilité". Il a également, par effets induits, permis des avancées significatives sur les bases d'une gestion classique et orthodoxe avec une traçabilité effective des fonds générés.	PRODEKOR, Pouvoir public, Société Civile
Plafonnement budgétaire : la restriction des dépenses n'a pas permis de réaliser totalement et dans les délais toutes les activités initialement prévues, ce qui a ralenti le rythme de la mise en oeuvre du Programme.	Siège
Impact des restrictions budgétaires sur l'atteinte des objectifs : les restrictions budgétaires ont impactées négativement l'atteinte des objectifs. Certains BP (?) ne seront pas désenclavés avec une faible mobilité des populations. En outre, des activités relatives aux thèmes transversaux, d'importance stratgique, ne seront plus implémentés.	Siège
Marchés publics : la construction et / ou la réhabilitation des bacs exigent un temps relativement long, ce qui exige d'amorcer le processus beaucoup plus tôt.	PRODEKOR
Importance de la multimodalité : les travaux sur les rivières sont complexes et lourdes. Il est indispensable d'acquérir de la logistique appropriée et de renforcer les équipes en interne	PRODEKOR/RR

6 Annexes

6.1 Critères de qualité

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

2. EFFICIENCE DE LA MISE EN ŒUVRE JUSQU'À CE JOUR : le degré dans lequel les ressources de l'intervention (fonds, expertise, temps, etc.) ont été converties en résultats de façon économe.					
Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins deux 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A; Deux fois un 'B', pas de 'C' ni de 'D' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D					
Évaluation de l'EFFICIENCE : note totale		**A**	**B**	**C**	**D**
			X		
2.1 Dans quelle mesure les inputs (finances, RH, biens & équipements) sont-ils correctement gérés ?					
	A	Tous les inputs sont disponibles à temps et dans les limites budgétaires.			
X	**B**	La plupart des inputs sont disponibles dans des délais raisonnables et ne nécessitent pas d'ajustements budgétaires considérables. Une certaine marge d'amélioration est cependant possible.			
	C	La disponibilité et l'utilisation des inputs posent des problèmes qui doivent être résolus, sans quoi les résultats pourraient courir certains risques.			
	D	La disponibilité et la gestion des inputs comportent de sérieuses lacunes qui menacent l'atteinte des résultats. Des changements considérables sont nécessaires.			
2.2 Dans quelle mesure la mise en œuvre des activités est-elle correctement gérée ?					

	A	Les activités sont mises en œuvre dans les délais.
X	B	La plupart des activités sont dans les délais. Certaines sont retardées, mais cela n'a pas d'incidence sur la fourniture des outputs.
	C	Les activités sont retardées. Des mesures correctives sont nécessaires pour permettre la fourniture sans trop de retard.
	D	Les activités ont pris un sérieux retard. Des outputs ne pourront être fournis que moyennant des changements majeurs dans la planification.
2.3 Dans quelle mesure les outputs sont-ils correctement atteints ?		
	A	Tous les outputs ont été et seront plus que vraisemblablement livrés dans les temps et de bonne qualité, ce qui contribuera aux outcomes planifiés.
X	B	Les outputs sont et seront plus que vraisemblablement livrés dans les temps, mais une certaine marge d'amélioration est possible en termes de qualité, de couverture et de timing.
	C	Certains outputs ne s(er)ont pas livrés à temps ou de bonne qualité. Des ajustements sont nécessaires.
	D	La qualité et la livraison des outputs comportent et comporteront plus que vraisemblablement de sérieuses lacunes. Des ajustements considérables sont nécessaires pour garantir au minimum que les outputs clés seront livrés à temps.

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

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

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

6.2 Décisions prises par le Comité de pilotage et suivi

Décision à prendre					Action			Suivi	
Décision prises	**Période d'id.**	**Timing**	**Source**	**Acteur**	**Actions**	**Resp.**	**Date limite**	**Avancement**	**Statut**
Prise en charge du financement et du fonctionnement de la CPR par les Provinces (primes mensuelles	Déc. 2016	Déc. 2016 - Q2/2018	SMCL	Provinces	Inscriptions financières dans les budgets des Provinces	Provinces	Q2/2018	En cours	
Non – respect de la réglementation routière	Déc 2016	Déc 2016 – Fin Prog.	SMCL	Provinces	Mesures pour la réduction des tracasseries et pour le respect des barrières de pluie.	Provinces + Gouvernement Central		En cours mais pas encore d'actions concrètes pour le respect du tonnage	Exécuté en partie
Ressortir dans le bilan financier du PRODEKOR le montant correspondant aux travaux suspendus, suite à la décision ministérielle (1,445 million)	Déc. 2017	Déc. 2017 – juil. 2018	SMCL	PRODEKOR	Déjà fait	PRODEKOR	Q4/2017	Fait	Exécuté
Prolongation de la durée de mise en œuvre du Programme d'une année	Déc. 2017	Q4/2017	SMCL	SMCL	Déjà fait	SMCL	Q4/2017	Déjà intégré	Exécuté
Opérationnalisation de la Brigade Mobile de contrôle	Juillet 2018	Juil. 2018 - Q2/2018	SMCL	Provinces + PRODEKOR	Matériels disponibilisés (PRODEKOR)	PRODEKOR et Provinces	Q2/2018	En cours	
Signature de la convention de collaboration entre Enabel et la Province de Lomami quant à la répartition des charges respectives pour le gravillonnage de l'axe Bakwa Mulumba-Ngandanjika	Juillet 2018	Juil. 2018 - Q2/2018	SMCL	Province de Lomami + PRODEKOR	Engins disponible (PRODEKOR), négociatio en cours pour le budget et faisabilité	Province de Lomami + PRODEKOR	Q2/2018	En cours	
Obtenir un budget additionnel de 270 000 Euros pour continuer le finaNcement des activités	Juillet 2018	Juil. 2018 - Q1/2018	SMCL	SMCL + PRODEKOR	Déjà intégré	PRODEKOR	Q1/2018	Fait	Exécuté

6.3 Cadre logique mis à jour

	Indicateurs (actualisés)	Source de vérification
Objectif global : Evacuation aisée de la production agricole des exploitants familiaux, dans les provinces du Kasaï – Oriental et de Lomami vers les centres de consommation.	- Augmentation du trafic (routier et fluvial) - Reduction du temps de trajet - Reduction du coût de transport	– Comptage de trafic par les CLER / COORDICLER, Transcom ; – Sondages
Outcome : Mettre à disposition des utilisateurs un réseau multimodal prioritaire, durable et praticable en toute saison grâce à la réhabilitation et aux mécanismes d'entretien.	- Evolution du trafic sur les axes routiers réhabilités et entretenus par le Programme - Nombre de bassins de production désenclavés par le programme - Niveau de satisfaction de la population dans les bassins de production, sur la praticabilité du réseau routier réhabilité et/ou entretenu - Niveau de l'évolution des échanges commerciaux entre les bassins de production désenclavés par PRODEKOR et les centres de consommation	– Information dans le Système d'information SIG (PRODEKOR et CPR) – Statistiques agricoles – Rapports périodiques (COORDILER, CLER, IPDR, CPR)
Output 1 : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée	- Existence d'un mécanisme de coordination, fonctionnel et transparent, d'interventions des acteurs provinciaux dans la réhabilitation d'infrastructures routières (CPR opérationnelle) - Pourcentage du linéaire des routes validées dans le SIG de la Province (Kasaï Oriental + Lomami) par la CPR - Nombre de structures locales accompagnées par l'IPDR	– Rapports des activités de la CPR – Rapports annuels – Système de suivi interne – Base de données CPR
Output 2 : Un réseau multimodal de transport répondant aux priorités provincial de développement, est réhabilité.	- Linéaire de route réhabilité - Linéaire de voie d'eau aménagé - Nombre de bacs réhabilités et construits - Nombre de ponts réhabilités et construits - Superficie reboisée dans la zone d'intervention de PRODEKOR	– Rapports d'activités – Rapports annuels du Programme – PV de réunions CPR – Base de données SIG (PRODEKOR et MPTPI)

Output 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	- Nombre de structures locales (CLER) accompagnées et appuyées - Km des routes entretenues - Vitesse moyenne sur le réseau PRODEKOR - Augmentation du nombre des femmes dans les différentes Structures locales de gestion de l'entretien routier - Nombre d'emplois crées à travers l'appui aux structures locales d'entretien routier par cantonnage manuel	– Rapports d'activités – Rapports annuels du Programme – COORDICLER – Fiches d'abattement – Système de suivi interne – PV des réunions Base de données SIG
Output 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées	- Etude sur la réglementation et l'amélioration de la gouvernance routière - Nombre des personnes directement touchés par les activités de sensibilisation - Pourcentage des bacs réhabilités ou fournis par le PRODEKOR ayant adopté le nouveau système de gestion des bacs	– Rapports d'activités – Rapports annuels du Programme – PV des réunions de CPR – Statistiques de comptage / de – Contrôle de penalisation (Autorité congolaise) PV des réunions de la Commission permenente de la circulation routière

Sur recommandation de l'Evaluation mi-parcours du programme, le nombre des indicateurs a été réduit par suppression ou réduction de quelques-uns. Il convient de signaler que seuls les indicateurs retenus (actualisés) seront introduits dans le logiciel de monitoring - Pilot.

6.4 Aperçu des MoRe Results

Résultats ou indicateurs du cadre logique modifiés au cours des 12 derniers mois ?	Non
Rapport *Baseline* enregistré dans PIT ?	Oui
Planning de la MTR (enregistrement du rapport)	Oui, Q3/2017
Planning de l'ETR (enregistrement du rapport)	Oui, Q2/2018
Missions de backstopping Infrastructures	Octobre 2014
Missions de backstopping Gouvernance	Octobre 2017

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

Budget vs Actuals (Year to Month, Last 5 Years) of RDC1217311

Project Title : **Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental (PRODEKOR)**

Budget Version : C2
Currency : EUR
Year to month : 31/01/2019
YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2015	2016	2017	2018	Expenses	Total	Balance	% Exec
A .			14.715.000,0	3.506.756,70	2.428.022,37	2.701.545,65	2.341.022,06	**82.891,15**	11.060.237,9	3.654.762,07	**75%**
01 La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial			580.000,00	101.743,70	142.057,01	137.847,23	17.711,63	**0,00**	399.359,57	180.640,43	**69%**
01 Renforcement des capacités individuelles		REGIE	100.000,00	22.481,30	24.696,37	24.573,13	4.970,99	**0,00**	76.721,79	23.278,21	77%
02 Renforcement des capacités matérielles		REGIE	150.000,00	42.039,87	18.114,94	19.093,54	1.264,68	**0,00**	80.513,02	69.486,98	54%
03 Appui au fonctionnement		REGIE	280.000,00	15.086,74	53.476,36	85.799,30	11.339,00	**0,00**	165.701,40	114.298,60	59%
04 Ateliers de concertation		REGIE	50.000,00	22.135,79	45.769,35	8.381,27	136,96	**0,00**	76.423,36	-26.423,36	153%
02 Un réseau multimodal de transport,			9.370.000,00	1.340.212,06	1.238.067,42	1.434.464,45	1.569.258,77	**58.488,80**	5.640.491,50	3.729.508,50	**60%**
01 Etude baseline		REGIE	200.000,00	91.018,34	54.248,47	5.730,00		**0,00**	150.996,82	49.003,18	75%
02 Priorisation des axes		REGIE	20.000,00	1.559,66	5.772,98	11.870,38	1.292,33	**0,00**	20.495,36	-495,36	102%
03 Gestion de l'environnement naturel et socio-		REGIE	400.000,00	32.181,92	102.494,86	110.132,51	61.674,80	**2.184,17**	308.668,26	91.331,74	77%
04 Formation des structures		REGIE	100.000,00	12.299,30	2.008,75	13.604,72	5.183,56	**0,00**	33.096,33	66.903,67	33%
05 Achat d'outillage et équipement		REGIE	830.000,00	486.060,03	100.286,37	220.859,59		**0,00**	807.205,99	22.794,01	97%
06 Réhabilitation des pistes		REGIE	5.450.000,00	675.607,39	834.785,17	809.447,13	455.454,20	**39.867,34**	2.815.161,24	2.634.838,76	52%
07 Réhabilitation des bacs/embarcadères		REGIE	1.850.000,00	37.698,45	112.910,98	233.380,05	836.494,13	**16.437,29**	1.236.920,91	613.079,09	67%
08 Réhabilitation des petites voies navigables		REGIE	520.000,00	3.786,96	25.559,83	29.440,07	209.159,73	**0,00**	267.946,59	252.053,41	52%
03 Un réseau multimodal de transport est			4.495.000,00	2.024.253,06	989.672,18	1.044.779,33	740.963,96	**13.557,62**	4.813.226,14	-318.226,14	**107%**
01 Mise en place des structures locales		REGIE	150.000,00	8.080,92	22.569,78	98.010,46	21.184,14	**0,00**	149.845,29	154,71	100%
02 Accompagnement et formation des structures		REGIE	250.000,00	42.900,11	77.203,20	126.586,28	52.704,85	**3.479,33**	302.873,77	-52.873,77	121%
03 Travaux d'entretien		REGIE	3.900.000,00	1.915.045,61	872.371,63	741.145,17	551.658,18	**2.445,02**	4.082.665,62	-182.665,62	105%
04 Supervision de l'entretien		REGIE	195.000,00	58.226,42	17.527,56	79.037,41	115.416,80	**7.633,27**	277.841,46	-82.841,46	142%
		REGIE COGEST	?	5.424.975,04	3.607.931,92	3.772.485,09	3.150.606,56	**127.185,36**	?	3.916.816,04	80%
		TOTAL	?	5.424.975,04	3.607.931,92	3.772.485,09	3.150.606,56	**127.185,36**	?	3.916.816,04	80%

Budget vs Actuals (Year to Month, Last 5 Years) of RDC1217311 Printed on maandag 11 februari 2019 page: 1

Budget vs Actuals (Year to Month, Last 5 Years) of RDC1217311

Project Title : **Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental (PRODEKOR)**

Budget Version : **C2**
Currency : EUR
Year to month : 31/01/2019
YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2015	2016	2017	2018	Expenses	Total	Balance	% Exec
04 Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau			270.000,00	40.547,88	58.225,76	84.454,64	13.087,70	**10.844,73**	207.160,72	62.839,28	**77%**
01 Appuyer la consolidation de la		REGIE	20.000,00	664,30	426,14	4.413,42	2.142,00	**0,00**	7.645,86	12.354,14	38%
02 Lutte anti-tracasserie		REGIE	50.000,00	88,44	44,87	32.778,46	3.036,74	**0,00**	35.948,51	14.051,49	72%
03 Sensibiliser les parties prenantes du réseau		REGIE	150.000,00	39.705,42	35.871,75	41.491,20	7.749,14	**10.844,73**	135.662,24	14.337,76	90%
04 Mise en place d'installations de		REGIE	50.000,00	89,72	21.883,00	5.771,56	159,83	**0,00**	27.904,11	22.095,89	56%
X RÉSERVE BUDGÉTAIRE			211.000,00				403,78	**0,00**	403,78	210.596,22	**0%**
01 Réserve budgétaire			211.000,00				403,78	**0,00**	403,78	210.596,22	**0%**
01 Réserve budgétaire		REGIE	211.000,00				403,78	**0,00**	403,78	210.596,22	0%
Z MOYENS GÉNÉRAUX			5.074.000,00	1.918.218,34	1.179.909,55	1.070.939,44	809.180,71	**44.294,21**	5.022.542,25	51.457,75	**99%**
01 Ressources humaines			3.592.000,00	1.153.482,23	948.705,85	822.699,94	630.318,01	**41.402,88**	3.596.608,90	-4.608,90	**100%**
01 Coordinateur du programme (50%		REGIE	450.000,00	240.598,06	172.830,36	81.530,55	127.475,64	**6.259,68**	628.694,29	-178.694,29	140%
02 Assistant technique renforcement des		REGIE	400.000,00	137.753,03	120.385,60	17.531,57	79.238,93	**9.287,40**	364.196,52	35.803,48	91%
03 Assistant technique routier		REGIE	900.000,00	345.088,29	168.677,65	180.899,89	18.502,20	**0,00**	713.168,03	186.831,97	79%
04 Responsable Administratif et Financier (50%		REGIE	450.000,00	177,66	109.536,49	144.456,92	84.271,22	**6.899,11**	345.341,40	104.658,60	77%
05 Equipe technique nationale		REGIE	702.000,00	286.083,01	164.599,60	169.286,08	127.103,47	**9.937,56**	757.009,71	-55.009,71	108%
06 Equipe nationale administrative et logistique		REGIE	540.000,00	115.944,06	123.435,86	208.909,55	160.592,81	**7.673,43**	636.555,71	-96.555,71	118%
07 Equipe bacs		REGIE	150.000,00	27.838,11	89.240,29	20.085,38	13.133,76	**1.345,70**	151.643,24	-1.643,24	101%
02 Investissements			465.000,00	399.897,09	27.349,24	29.446,46	29.734,05	**43,82**	486.470,67	-21.470,67	**105%**
01 Véhicules		REGIE	120.000,00	162.901,51	-6.453,94	5.232,80		**0,00**	161.680,37	-41.680,37	135%
02 Motos		REGIE	70.000,00	89.957,52				**0,00**	89.957,52	-19.957,52	129%
		REGIE COGEST	?	5.424.975,04	3.607.931,92	3.772.485,09	3.150.606,56	**127.185,36**	?	3.916.816,04	80%
		TOTAL	?	5.424.975,04	3.607.931,92	3.772.485,09	3.150.606,56	**127.185,36**	?	3.916.816,04	80%

Budget vs Actuals (Year to Month, Last 5 Years) of RDC1217311 Printed on maandag 11 februari 2019 page: 2

Budget vs Actuals (Year to Month, Last 5 Years) of RDC1217311

Project Title : **Programme de Désenclavement dans le Kasaï-Oriental (PRODEKOR)**

Budget Version : C2
Currency : EUR
Year to month : 31/01/2019
YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2015	2016	2017	2018	Expenses	Total	Balance	% Exec
03 Matériel informatique (ordinateur,		REGIE	75.000,00	64.558,27	6.174,31	8.271,78	2.272,82	**0,00**	81.277,19	-6.277,19	108%
04 Réhabilitation du bureau/loyer		REGIE	200.000,00	82.479,79	27.628,87	15.941,88	27.461,23	**43,82**	153.555,59	46.444,41	77%
03 Fonctionnement			822.000,00	353.103,41	171.313,06	167.832,03	146.586,91	**2.847,51**	841.682,94	-19.682,94	**102%**
01 Frais de fonctionnement des véhicules +		REGIE	240.000,00	162.996,90	32.817,56	46.481,87	11.066,24	**-3.125,38**	250.237,19	-10.237,19	104%
02 Frais de fonctionnement du bureau		REGIE	312.000,00	126.180,94	54.926,61	73.162,87	105.975,11	**4.808,89**	365.054,42	-53.054,42	117%
03 Frais de mission		REGIE	180.000,00	58.582,65	69.096,29	35.068,99	17.250,07	**0,00**	180.000,00	0,00	100%
04 Gardiennage		REGIE	60.000,00	3.599,53	967,06	3.492,00	11.661,96	**1.164,00**	20.884,55	39.115,45	35%
05 Organisation SMCL		REGIE	30.000,00	1.743,39	13.503,54	9.626,31	633,54	**0,00**	25.506,78	4.493,22	85%
04 Moyens généraux globaux			195.000,00	11.139,50	32.500,12	50.961,00	2.541,74	**0,00**	97.142,36	97.857,64	**50%**
01 Audit		REGIE	105.000,00	2.783,44	12.263,71	439,57		**0,00**	15.486,72	89.513,28	15%
02 Evaluation finale + MTR		REGIE	60.000,00		5,53	40.974,02		**0,00**	40.979,55	19.020,45	68%
03 Suivi et backstopping		REGIE	30.000,00	8.356,06	20.230,87	9.547,42	2.541,74	**0,00**	40.676,09	-10.676,09	136%
99 Conversion rate adjustment			0,00	596,10	41,28		0,00	**0,00**	637,38	-637,38	**?%**
98 Conversion rate adjustment		REGIE	0,00	596,10	41,28		0,00	**0,00**	637,38	-637,38	?%
		REGIE	?	5.424.975,04	3.607.931,92	3.772.485,09	3.150.606,56	**127.185,36**	?	3.916.816,04	80%
		COGEST									
		TOTAL	?	5.424.975,04	3.607.931,92	3.772.485,09	3.150.606,56	**127.185,36**	?	3.916.816,04	80%

Budget vs Actuals (Year to Month, Last 5 Years) of RDC1217311 Printed on maandag 11 februari 2019 page: 3

6.6 Ressources en termes de communication

Le PRODEKOR dispose à ce jour de plusieurs materiels et publications réalisés dans le cadre de la C4D et de la communication institutionnelle.

Il a réalisé entre autres 5 newsletters semestrielles internes qui retracent les differentes interventions du programmes d'une part dans son volet hard (réhabilitation et entretien des routes) et d'autre part dans son volet soft (appui institutionnel, gouvernance). Ces newsletters ont concerné aussi la sensibilisation sur les bonnes pratiques d'utilisation du réseau routier.

PRODEKOR compte également à son actif :

- La distribution de 700 t-shirts, 300 casquettes, 200 gilets de chantier, 300 lanières pour la visibilité du staff programme ;
- 132 boites à images sur les bonnes pratiques d'utilisation du réseau routier routier;
- 196 autocollants géants avec des messages sur le respect des barrieres de pluie;
- plus de 150 panneaux de signalisation des CLER et de barrières de pluie ;
- 2 documentaires sur les interventions hard du programme concernant entretien et réhabilitation des routes, tronçon Ngandajika – INERA et Djamba Kubuela ;
- 1 documentaire sur le systeme de gestion du bac kalelu ;
- Le documentaire sur les aspectcs soft du programme (Genre, gouvernance, impact socio économique)
- La distribution de plus de 3.000 préservatifs (masculins et féminins) aux pairs éducateurs formés par le programme dans le cadre de lutte contre VIH / SIDA;
- Le document de capitalisation sur le systeme de gestion du bac Kalelu ;
- Plusieurs articles sur les interventions du programme parus dans la presse locale et sur Open Enabel.

6.7 Procès – verbal de l'Atelier d'échange PRODEKOR - Partenaires locaux sur le bilan de l'interventions du programme

PROCES VERBAL DE L'ATELIER D'ECHANGE PRODEKOR - PARTENAIRES LOCAUX SUR LE BILAN DES INTERVENTIONS DU PRODEKOR DANS LES PROVINCES DU KASAI-ORIENTAL ET LOMAMI

MBUJI MAYI, VENDREDI LE 30 NOVEMBRE2018

1. Préliminaire

L'an deux mil dix-huit, le trentième jour du mois de novembre, il s'est tenu à Mbuji-Mayi dans la salle Marie Agnès, un atelier d'échange PRODEKOR - PARTENAIRES LOCAUX sur le bilan des interventions du programme dans les provinces du Kasaï-Oriental et de Lomami ;

2. Participants

Ont participé à cet atelier les représentants des organisations et Services ci-après :

- Représentant du gouverneur de Province de Lomami (DirCab ProGouv);
- Inspection Provinciale du Développement Rural Lomami;
- Inspections Territorial du Développement Rural (Miabi, Luilu, Lupatapata, Ngandajika, Tshilenge);
- Commission Provinciale Routière (CPR/KOR) ;
- Coordinations des Clers (COORDICLER Baluba-Shankadi, Kabinda, Lupatapata, Luputa, Ngandajika, Tshilenge),
- Coordination Provinciale de l'Environnement KOR,
- Direction des Voies de Desserte Agricole (DVDA) ;
- Division Provinciale de la Décentralisation KOR ;
- Division Provinciale de l'Intérieure et Sécurité KOR ;
- Division Provinciale Genre, Famille & Enfants KOR ;
- Division Provinciale de Transport et Voies de Communication KOR ;
- Equipe PRODEKOR et ECT Infrastructures / Enabel (Agence belge de développement) ;
- Fédération des Entreprises du Congo (FEC) KOR;
- Fond National d'Entretien Routier (FONER) ;
- PADIR ;
- PRISE ;
- Société-civile Kasaï-Oriental.

3. Objet

Présentation de bilan des interventions du PRODEKOR, échange avec les partenaires et perspectives

4. Points à l'ordre du jour

4.1. Mot d'ouverture de l'atelier sur le bilan 2018 du PRODEKOR
4.2. Présentation du bilan global des résultats obtenus du PRODEKOR aux partenaires locaux
4.3. Méthodologie du travail à observer par les groupes de travail
4.4. Mise en commun des travaux des groupes
4.5. Lecture du Procès - Verbal de l'atelier et signature de celui – ci.
4.6. Divers

5. Méthodologie de travail

Quatre groupes de travail ont été constitués :

- Groupe1 : Bilan des activités d'entretien et perspectives pour une meilleure durabilité ;
- Groupe 2 : La gestion des Bacs et transports fluvial ;
- Groupe3 : Maîtrise d'ouvrage et Bonne gouvernance ;
- Groupe4 : Thèmes transversaux)

Chaque Groupe devait répondre aux questions ci-après :

- Où en sommes-nous par rapport aux résultats attendus de PRODEKOR ?
- Quels sont les principaux obstacles qui se dressent sur nos trajectoires ?
- Quelles sont les mesures que nous avons prises ou à prendre ?
- Quelles réorientations proposons-nous pour prendre un nouvel élan et aller de l'avant ?

6. Présentation des Résultats

GROUPE 1 : BILAN DES ACTIVITES D'ENTRETIEN ET PERSPECTIVES POUR UNE MEILLEURE DURABILITE	**GROUPE 2** : LA GESTION DES BACS ET TRANSPORTS FLUVIAL	**GROUPE 3** : MAITRISE D'OUVRAGE ET BONNE GOUVERNANCE	**GROUPE 4** : TRANSVERSAUX : DIVISION GENRE, LEADERSHIP FEMININ, DIVISION DE L'ENVIRONNEMENT, VIH /SIDA
1) Où en sommes-nous par rapport aux résultats attendus ? • Bilan positif avec une moyenne de réalisation de 92%, • Routes praticables en toutes saisons, • Fluidité de trafic, • Evacuation facile des produits des centres de productions vers les centres, de consommation, **Impacts :** ✓ Amélioration de conditions de vie de la population, ✓ Augmentation de la production agricole **2) Quels sont les principaux obstacles qui se dressent sur nos trajectoires ?** • Dégradations accentuées depuis l'arrêt de travaux d'entretien (plafonnement budget Enabel), • Non-respect de la réglementation (respect de tonnage, respect de barrières de pluies, tracasseries, ….) • Faiblesse dans le fonctionnement des COORDICLER ;	**1) Où est-ce que nous en sommes par rapport aux résultats attendus ?** – **Par rapport aux bacs** • 1 bac construit : Mpata • 4 bacs réhabilités : Kalelu, Kazadi-Musoko, Mulundu & Ntambwa-Kabila, • 2 bacs non réhabilités : Kambaye & Kanintshin • **71 % des réalisations** – **Par rapport au nouveau système de gestion** • 1 bac opérationnel avec un système de gestion prévu : Kalelu • 3 bacs réhabilités et 1 construit, mais non opérationnels et ne disposant pas d'un comité local de gestion : Kazadi-Musoko, Mpata, Mulundu et Ntambwa-Kabila, • **Soit 20% des réalisations** – **par rapport au transport fluvial** • 70 Km de travaux d'aménagement sur 134 Km prévus sur la Rivière Lubi, le tronçon allant du port Ndomba	**1) Où est-ce que nous en sommes par rapport aux résultats attendus ?** **a. Appui à la CPR** - Opérationnalisation de la CPR, - Cartographie du réseau routier du Kasaï-Oriental & Lomami, - Coordination des activités des PTF (Enabel, PADIR & CRS,…) **b. Appui à l'IPDR** - 1 IPDR, 9 ITDR et 18 ServiCom - Exécution de missions de services provinciaux ; - Rapprochement entre les services publics et les populations; - Service publics de proximité; - Disponibilité critique d'expertises en matière d'entretien routier / local - c. Appui aux services déconcentrés et décentralisés - 1 Division provinciale de l'Intérieur ; - 1 Division Provinciale de la Décentralisation ; - 3 AT + 6 ETD En tant que cadre de concertation impliquant tous les acteurs du secteur routier, la CPR apprécie l'appui	**1) Où est-ce que nous en sommes par rapport aux résultats attendus ?** Quelques points positifs : • Renforcement de capacités de 300 femmes (alphabétisation, violences sexuelles, etc) • Formation en Andragogie de 45 formateurs en alphabétisation, • Augmentation de 20% du nombre de femmes dans les instances de décision, • Formation de 156 pairs éducateurs utilisés par les structures sanitaires • Partenariat entre le programme et les services étatiques • Ouverture des routes a impact important sur les femmes et les hommes **Impacts :** • Renforcement du leadership féminin • Autonomisation des femmes. Constats : **1. Prise en compte des thèmes transversaux**

GROUPE 1 : BILAN DES ACTIVITES D'ENTRETIEN ET PERSPECTIVES POUR UNE MEILLEURE DURABILITE	**GROUPE 2** : LA GESTION DES BACS ET TRANSPORTS FLUVIAL	**GROUPE 3** : MAITRISE D'OUVRAGE ET BONNE GOUVERNANCE	**GROUPE 4** : TRANSVERSAUX : DIVISION GENRE, LEADERSHIP FEMININ, DIVISION DE L'ENVIRONNEMENT, VIH /SIDA
• Lourdeur dans les procédures administratives de Enabel, • Faible implication des services étatiques. **Impacts :** ✓ La route devient impraticable, discontinuité du trafic, ✓ Appauvrissement de la population. **3) Quels sont les mesures que nous avons prises ou à prendre ?** 1. Mesures prises • Maintien du service minimum (Gestion des barrières de pluies, contrôle régulier et établissement d'un répertoire des dégâts et quelques travaux communautaires réalisés sous l'impulsion des chefs locaux, • Sensibilisation des usagers, • Contacts avec les autorités politico-administratives contactées, même si leur accompagnement n'a pas été effectif, 2. Mesures à prendre	au port de Lusambo, **Soit 52 % des réalisations** • **Le desnagage en cours de réalisation.** **2) Principaux obstacles qui se dressent sur nos trajectoires** • La non-installation d'un comité de gestion des bacs qui entraîne les conséquences suivantes : - Frein au développement de la Province de Lomami, - Persistance de son enclavement, - Diminution du volume de la production agricole transporté, - Démotivation de l'agriculteur, - Hausse des prix des produits agricoles dans les centres de consommation,… • Manque d'expertise locale pour les travaux qui demandent une grande technicité, • Tracasseries administratives perpétrées par quelques éléments de l'ANR, la DGM, la PNC, des FARDC, du service de TRANSCOM, etc … **I. Mesures à prendre :**	d'Enabel. Cependant, au regard de la réalité du pays et des besoins du terrain, elle sollicite sa continuité et son renforcement substantiel. **2) Question II : Quels sont les principaux obstacles qui se dressent sur nos trajectoires ?** Nous retenons entre autres obstacles : - Le non-respect des lois sur la protection du patrimoine routier, - Le non-respect de la règlementation routière, - L'impunité, - Le manque de vulgarisation des lois, - Le manque de collaboration entre les Services étatiques impliqués, - L'insubordination des Services chargés de l'exécution de la réglementation, - L'insuffisance d'appuis à la CPR, - Le démembrement des provinces, 3) **Quelles sont les mesures que nous avons prises ou à prendre ?** Par rapport : 1. Au non-respect de la réglementation :	• 30 sites reboisements le long des axes réhabilités (145 ha) • 72 Pépiniéristes femmes formées ; • Sur les 15.925 emplois crées par le programme, 20% sont des femmes. - Représentativité des femmes dans les comités de gestion à améliorer - 400 femmes alphabétisées dans les deux provinces (KOR, LOMAMI) • Timide appui aux AGR de femmes • Amélioration de l'appui aux services étatiques techniques (Genre, Environnement) **2) Obstacles** ❖ Faible appropriation des activités par les partenaires / femmes. ❖ Insuffisance de budget de l'Etat ❖ Normes sociales, traditions et pratiques néfastes sur les droits de la femme, ❖ Analphabétisme (genre), ❖ Insuffisance de collaboration entre services techniques et les politiques,

GROUPE 1 : BILAN DES ACTIVITES D'ENTRETIEN ET PERSPECTIVES POUR UNE MEILLEURE DURABILITE	**GROUPE 2** : LA GESTION DES BACS ET TRANSPORTS FLUVIAL	**GROUPE 3** : MAITRISE D'OUVRAGE ET BONNE GOUVERNANCE	**GROUPE 4** : TRANSVERSAUX : DIVISION GENRE, LEADERSHIP FEMININ, DIVISION DE L'ENVIRONNEMENT, VIH /SIDA
• Reprise effective des travaux d'entretien routier avec le financement de FONER et d'autres partenaires, • Equiper correctement les CLER tout en augmentant le budget leur alloué avec l'implication de l'autorité locale, • Impliquer activement les autorités politico - administratives pour le respect de la réglementation routière. **4) Quelles réorientations proposons-nous pour prendre un nouvel élan et aller de l'avant ?** • Gravillonner certains axes routiers prioritaires, • Passer de 1 à 2 cantonniers au kilomètre, • Dans le cadre de leur professionnalisation, doter les coordinations des CLER de certains outils performants comme les dames sauteuses (compactage) afin d'assurer un bon entretien de la route, • Appuyer en outils informatiques les bureaux de coordinations et	• Nécessité d'une gestion participative dans la province de Lomami (gestion des bacs), • Réprimer les agents des services de l'Etat commis aux bacs qui se livrent aux tracasseries administratives (rançonnement de la population), • Toute perception monétaire doit être couverte par un document légal. **II. QUELLES REORIENTATIONS PROPOSONS-NOUS?** • Généraliser le système de gestion des bacs à l'instar de celui de Kalelu / Kasansa qui donne de bons résultats, • Rechercher une meilleure prise en charge par l'Etat des agents de services commis aux bacs, **III. QUELLES REORIENTATIONS PROPOSONS-NOUS?** - - Augmenter les budgets prévus pour la réhabilitation / construction des bacs	a. Vulgariser les lois relatives à la réglementation routière, b. Lutter contre l'impunité, 2. À la non-collaboration entre Services étatiques : a. Rappeler à l'ordre les Services chargés de la répression de la contravention routière, b. Actualiser et vulgariser l'arrêté instituant les barrières des pluies et autres patrimoines routiers, 3. A l'insuffisance d'appui à la CPR : La CPR a comme sources de financement : La Province, Le FONER et Les PTF. Compte tenu de l'apport de chacune des sources précitées, nous formulons les recommandations suivantes : a. Province : Que l'autorité provinciale veille au respect de ses engagements, b. FONER : Que l'appui soit formalisé et régulier, c. PTF : Que les appuis puissent continuer et être renforcés pour ceux qui existent et aussi,	**3) Mesures prises et à prendre** 1) appuyer les services techniques (Genre, Environnement) pour faciliter la planification et le suivi des activités du Programme, • • Rendre disponible un fonds aux initiatives économiques des femmes, • Appuyer les formateurs et les formations d'alphabétisation • Multiplier les séances de sensibilisation des femmes pour leur intégration dans les comités de gestion des structures routières (Célébration des journées dédiées aux femmes du milieu rural) 2) **4) Réorientations** **- intensifier les actions pour une meilleure valorisation des femmes** **- intensifier / augmenter les actions de reboisement**

GROUPE 1 : BILAN DES ACTIVITES D'ENTRETIEN ET PERSPECTIVES POUR UNE MEILLEURE DURABILITE	**GROUPE 2** : LA GESTION DES BACS ET TRANSPORTS FLUVIAL	**GROUPE 3** : MAITRISE D'OUVRAGE ET BONNE GOUVERNANCE	**GROUPE 4** : TRANSVERSAUX : DIVISION GENRE, LEADERSHIP FEMININ, DIVISION DE L'ENVIRONNEMENT, VIH /SIDA
les services étatiques d'encadrement.	• Installer les Comités locaux de gestion avant la réhabilitation des bacs.	encourager l'implication des autres PTF en dehors de Enabel, 4. **4) Quelles réorientations proposons-nous pour prendre un nouvel élan et aller de l'avant ?** - Réviser l'arrêté créant la CPR, - Mettre sur pied les groupes thématiques (infrastructures et gouvernance) au sein de la CPR, - Organiser la tenue de l'Assemblée Générale de la CPR, - Recourir à la représentativité des structures étatiques impliquées dans le secteur routier au sein de la cellule technique / CPR - Continuer et renforcer l'appui des PTF en général et celui d'Enabel en particulier, - Impliquer la CPR dans toute nouvelle formulation des projets routiers, - Suite au démembrement de la Province du Kasaï-Oriental, prendre en compte la CPR / Lomami, en fonction de la disponibilité du Budget**.**	

Le Procès-verbal de l'atelier portant sur le bilan des Interventions de Prodekor dans les Provinces du Kasaï-Oriental et Lomami a été approuvé par les participants.

Approuvée par les participants à l'atelier, le 30/11/2018

N°	Nom	Fonction	Institution	Signatures
01	JEAN CLAUDE NGOIE. M.	IPAR	DERU/LOMAMI	
02	WILLIAM NUMBER	ITDR	INSPECTEUR	
03	PATRICK MUHANGA	Ir- Routier	Enabel	
04	NGOY OTEUR-UA BISEMA	ITDR	Inspecteur	
05	TSHIBANDA - BALOLOLA	ITDR	INSPECTEUR	
06	Pour KABATA TSHIBANGU	DIRCABINET PROGOU	Gouvernorat de Province	
07	Hiram DIUP	FCT Infra	Enabel	
08	CHARLES MOLISHO	Ir- Routier	ENABEL	
09	Sylvain LUBAMBA MAYORBO	DIRECTEUR PROVINCIAL DVS	DVS	
10	MAISE MPUNGA-MUKENDI	SECRETAIRE EX.	Coordinateur/Bulaye	
11	Dieudonné KANYINDA	Responsable PRODEKOR	Enabel	
12	KALALA MUTOMBO Georges	ITDR	DERU/KIOR	
13	Jeanne Nkandu Ngoyi	Expert Genre	Enabel	

N°	Nom	Fonction	Institution	Signatures
14	Charles Mwangalulu	CC/CPR/KOR	CPR/Kor	
15	Alain KEVENGE	Ir Routier/ENSABEL	ENSABEL	
16	Alain Murad Faradi	ESE	PRISE	
17	J.S BASIBANGA NKATA	C-S/TRANSPORS	DIVISION	
18	Jean NSOMWE KITENGIE	PRESIDENT	SOCIETE CIVILE	
19	Thoncisse MUAMBA	CHEF BUREAU	DIVI GENRE	
20	Patrick MASENGO	CD	DIVISION DECENTRALISATION	
21	Angèle MUSAC	CD	LPDR	
22	NKON. LEONARD KAPAKA	CD	EBB	
23	REMY TUBAMANKIMPUNY	ITDR	DERU	
24	KAYEMBE MWANZA NSENDULA	CD/INTERSECKOR	DIV.PROV.INTERSEC	
25	Jean Félix MUTOMBO	Ir Routier	Enabel	
26	Adolphe BECHEKWET	GTTM	Enabel	
27	Joe Lena	EXPERT ENVIRONNEMENT ENABEL	ENABEL	
28	Prosper NTEMA	COORDONNATEUR PROVINCIAL	Enabel	
29	BAHININWA BITENDELO Bali	CA	PADTR	

N°	Nom	Fonction	Institution	Signatures
30	GODE MUKABI -NSAKA	Ir Rentier	ENABEL	
31	TSHIBANGU MUAKAS VALDO	S. E	COORDICLER LEPUTA	
32	MUGUMBA RAPH	SECRÉTAIRE	FEC/K. OR	
33	KAMBAJA MUSOKO André	S-E	COORDICLER NGANDAJIKA	
34	MUKOMA KAPINGA ETIENNE	SEC- EXECUTIF	COORDICLER LUPATAPATA	
35	LUMAPU BRUTI VICTOR	SEC/EX	COORDI/HABIMA	
36	BIEMU-MUELA BAVON	Sec- Executif	Coordicler BALUBA-SHANKADI	
37	JEAN JACQUES KABANGA	Coordonnateur d'antenne	Enabel	
38	Hervé TINDA	CHARGE DE PROGRAMME	Enabel	
39	JACK ETSA MOBOLU	EXPERT EN SIG	Enabel	
40	Marcel Kabala	Coordonnateur	AXDA	
41				
42				