



Rapport de résultats 2019

PROGRAMME DE DESENCLAVEMENT

DANS LA TSHOPO (PRODET),

RDC1217811

République Démocratique du Congo

Table des matières

1	ACRONYMES	5
2	APERÇU DE L'INTERVENTION	10
2.1	FICHE D'INTERVENTION	10
2.2	AUTO-EVALUATION DE LA PERFORMANCE	11
1.1.1	<i>Pertinence</i>	11
1.1.2	<i>Efficacité</i>	12
1.1.3	<i>Efficiéce</i>	13
1.1.4	<i>Durabilité potentielle</i>	13
1.1.5	<i>Conclusions</i>	14
3	SUIVI DES RESULTATS	17
3.1	EVOLUTION DU CONTEXTE.....	17
3.1.1	<i>Contexte général et institutionnel</i>	17
3.1.2	<i>Contexte de gestion</i>	18
3.2	PERFORMANCE DE L'OUTCOME.....	24
3.2.1	<i>Progrès des indicateurs</i>	24
3.2.2	<i>Analyse des progrès réalisés</i>	25
3.3	PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1.....	27
3.3.1	<i>Progrès des indicateurs</i>	27
3.3.2	<i>État d'avancement des principales activités</i>	28
3.3.3	<i>Analyse des progrès réalisés</i>	28
3.4	PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2.....	30
3.4.1	<i>Progrès des indicateurs</i>	30
3.4.2	<i>État d'avancement des principales activités</i>	31
3.4.3	<i>Analyse des progrès réalisés</i>	31
3.5	PERFORMANCE DE L'OUTPUT 3.....	39
3.5.1	<i>Progrès des indicateurs</i>	39

3.5.2	<i>État d'avancement des principales activités</i>	40
3.5.3	<i>Analyse des progrès réalisés</i>	40
3.6	PERFORMANCE DE L'OUTPUT 4.....	43
3.6.1	<i>Progrès des indicateurs</i>	43
3.6.2	<i>État d'avancement des principales activités</i>	43
3.6.3	<i>Analyse des progrès réalisés</i>	43
4	SUIVI BUDGETAIRE	47
5	RISQUES ET PROBLEMES	49
6	SYNERGIES ET COMPLEMENTARITES	66
6.1	AVEC LES AUTRES INTERVENTIONS DU PORTEFEUILLE	66
6.2	AVEC LES PROJETS POUR TIERS	67
6.3	AUTRES SYNERGIES ET COMPLEMENTARITES	67
7	THEMES TRANSVERSAUX	68
7.1	ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE.....	68
7.2	GENRE.....	69
7.3	EMPLOI DECENTS	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
8	LEÇONS APPRISES	70
8.1	LES SUCCES	70
8.2	LES DEFIS	72
8.3	SYNTHESE DES ENSEIGNEMENTS TIRES	74
9	PILOTAGE	75
9.1	MODIFICATIONS APORTEES A L'INTERVENTION	75
9.2	DECISIONS PRISES PAR LE COMITE DE PILOTAGE ET SUIVI	76
9.3	REORIENTATIONS STRATEGIQUES ENVISAGEES	77
9.4	RECOMMANDATIONS	78
10	ANNEXES	79
10.1	CRITERES DE QUALITE	79
10.2	CADRE LOGIQUE	84

10.3	APERÇU DES MORE RESULTS	87
10.4	RAPPORT « BUDGET VERSUS ACTUELS (Y – M) »	87
10.5	RESSOURCES EN TERMES DE COMMUNICATION.....	90

1 Acronymes

ACE	Agence Congolaise pour l'Environnement
AG	Assemblée Générale
ANO	Avis de Non Objection
APV	Projet d'Appui à la Production Vivrière
ASBL	Association Sans But Lucratif
ASS	Appui au Secteur Semencier
ATI	Assistant Technique International
ATN	Assistant Technique National
BD	Bande Dessinée
BGG	Bonne Gouvernance et Genre
CARITAS	Confédération internationale d'organisations catholiques à but caritatif
CLER	Comité Local d'Entretien Routier
CLESB	Comité Local d'Entretien, Surveillance et Balisage des rivières
CSMPL	Centre de Service Marchés Publics et Logistique
COORDI	Coordination
COORDICLER	Coordination des CLER (niveau territoire)
CPE	Commission provinciale de l'Environnement
CPR	Commission provinciale routière
CS	Convention spécifique
CSC	Cahier Spécial des Charges
CVD	Comité Villageois de Développement
DAO	Dossier d'Appel d'Offre
DEV	Développement
DMF	Direction des Matériels Flottant de l'OR de Kinshasa

DP	Directeur Provincial
DPITP	Division Provinciale des Infrastructures, Travaux Publics
DPITPR	Division Provinciale des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction
DPO	Délégué à Pied d'Œuvre
DTF	Dossier Technique et Financier
DVDA	Direction des Voies de Desserte Agricole
ECT	Expert en Coopération Technique
EDUT	Programme d'appui à l'Education dans la Tshopo Province Orientale
EIES	Etude d'Impact Environnemental et Social
Enabel	Agence belge de développement (depuis 1er janvier 2018)
ETD	Entité territoriale décentralisée
EUR	Euro
FIN	Financier
Fonct	Fonctionnel
FONER	Fonds National d'Entretien Routier
GFSCS	Gestionnaire financier chargé des conventions des subsides
GVT	Gouvernement
HARMO	Harmonisation
HIMO	Haute Intensité de Main-d'œuvre
HIEQ	Haute Intensité en Equipement
ICCN	Institut Congolais pour la Conservation de la Nature
IES	Impact Environnemental et Social
IOV	Indicateurs Objectivement Vérifiables
IPAPEL	Inspection Provinciale de l'Agriculture, de la pêche et de l'élevage
IPDR	Inspection Provinciale du Développement Rural
IST	Infections sexuellement transmissibles

ITP	Infrastructures, travaux publics
ITPR	Infrastructures, Travaux Publics, Reconstruction
JUR	Juridique
M&E	Monitoring et évaluation
MP	Marché public
MTR	Mid Term Review - Revue à mi-parcours
NB	Nota Bene
NU	Nouvelle unité (Fonctionnaire de l'état)
ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONG(D)	Organisation Non Gouvernementale (de Développement)
OP	Organisation Paysanne
OPJ	Officier de Police Judiciaire
OPS	Operations Management
OR	Office des Routes
OVD	Office des Voiries et Drainage
PAIDECO	Programme d'Appui aux Initiatives de Développement Communautaire
PAP	Plan d'Actions Prioritaires
PCR	Police de circulation routière
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PITWEB	Projet Information Tools Wireless
PK	Point Kilométrique
PME	Petite et Moyenne Entreprise
PNLS	Programme National de Lutte contre le Sida
PNMLS	Programme National Multisectoriel de Lutte contre le Sida
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
PPP	Partenariat Public Privé
PREPICO	Programme de Réhabilitation et d'Entretien des pistes au Congo

PRODAT	Programme de Développement Agricole dans la Tshopo
PRODET	Programme de Désenclavement dans la Tshopo
PROROUTE	Projet de Réouverture et d'entretien des routes hautement prioritaires (Banque Mondiale)
PSR	Passage sous-route
PTF	Partenaires Techniques et Financiers
PV	Procès-verbaux
RAF	Responsable Administratif et Financier
RAFI	Responsable Administratif et Financier International
RANA	Résultat attendu non atteint
RC	Renforcement des capacités
RD Congo	République Démocratique du Congo
REDD+	Programme national des nations unies en RD CONGO pour la réduction des gaz à effets de serre par la dégradation des forêts et la déforestation
REP	Représentation d'Enabel à Kinshasa
RH	Ressources Humaines
RN	Route Nationale
RN 7	Route Nationale 7 (exemple : section Kisangani – Opala)
ROI	Règlement d'Ordre Intérieur
RP	Route Provinciale
RPAA	Résultat positif atteint attendu
RP 408	Route Provinciale 408 (exemple : Section Simi-Simi – Opala)
RR	Représentant Résident d'Enabel en RD Congo
RVF	Régie des Voies Fluviales
SC	Secrétaire Comptable
SENAMA	Service National de Mécanisation Agricole
SIDA	Le syndrome d'immunodéficience acquise
SIG	Système d'Information Géographique

SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
SNCOOP	Service National des Coopératives et des Organisations Paysannes
SNIR	Service National de l'Information Rurale
STD	Service Technique Déconcentré
TDR	Termes de Référence
USD	Dollars américains
VIH	Virus de l'immunodéficience humaine

2 Aperçu de l'intervention

2.1 Fiche d'intervention

Intitulé de l'intervention	PRODET (Programme de Désenclavement dans le District de la Tshopo)
Code de l'intervention	RDC1217811
Localisation	Pays : RD CONGO ; Province : TSHOPO ; Territoires : Opala, Banalia et Isangi
Budget total	17.000.000 EUR
Institution partenaire	Ministère provincial en charge de l'Agriculture et Développement Rural
Date de début de la Convention spécifique	6 Novembre 2014
Date de démarrage de l'intervention/ Comité de pilotage d'ouverture (SMCL O)	6 Novembre 2014
Date prévue de fin d'exécution	30 Juin 2021
Date de fin de la Convention spécifique	5 Novembre 2021
Groupes cibles	<ul style="list-style-type: none"> * Les exploitants familiaux habitant les Zones d'interventions ; * Les consommateurs des villes approvisionnées par les zones d'intervention du projet ; * Les transporteurs et armateurs qui utilisent les voies d'évacuation des productions agricoles réhabilitées et entretenues ; * Les CLER, les CoordiCLER et les initiatives locales qui interviennent sur les routes ; * Les PME de prestation de services, travaux et fournitures * Les Ministères Partenaires et fonctionnaires (Renforcement des capacités)

	* La Province Maître d’Ouvrage des routes et des rivières de desserte agricole
Objectif global / Impact¹	Les Revenus des exploitants familiaux dans les Zones cibles de la TSHOPO sont augmentés grâce à une relance durable de la production agricole et contribuent à la réduction de la pauvreté.
Objectif spécifique / Outcome	Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau multimodal fonctionnel et durable.
Outputs	1. La maîtrise d’ouvrage au niveau provincial est renforcée.
	2. Un réseau multimodal de transport est réhabilité.
	3. Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales.
	4. Les bonnes pratiques de l’utilisation du réseau sont appliquées.
Année couverte par le rapport	2019

2.2 Auto-évaluation de la performance

1.1.1 Pertinence

	Performance
Pertinence	A

Le désenclavement des zones de production agricole et la mise en relation des producteurs et des consommateurs, sont en adéquation avec les priorités définies dans les documents de planification stratégique provinciale et nationale ainsi qu’avec les priorités du gouvernement belge dans le cadre de la coopération bilatérale.

Il répond en même temps et surtout aux besoins de sa cible qui aspire à l’amélioration de son revenu à travers l’écoulement de sa production agricole. L’amélioration des conditions de circulation des personnes et de leurs biens est l’une des conditions essentielles pour contribuer à l’atteinte de l’impact voulu par le programme.

¹ L’impact se réfère à l’objectif général ; l’outcome se réfère à l’objectif spécifique ; l’output se réfère au résultat escompté
Rapport des résultats

La logique d'intervention est appropriée malgré certains besoins en termes d'amélioration de la hiérarchie des objectifs, des indicateurs, des risques et des hypothèses. Par exemple, la diminution du coût du transport dépend de bien plus des facteurs que simplement par la mise à disposition d'un réseau multimodal fonctionnel et durable.

Si le désenclavement est pertinent, la multimodalité l'est encore plus. Compte tenu du réseau hydrographique important qu'offre la Tshopo, le transport fluvial est très pertinent. Les voies navigables constituent, de manière significative, une réelle alternative pour le transport des marchandises pondéreuses. Le coût du transport par voie fluviale est très concurrentiel (-40%) mais les modes de transport fluvial et routier cohabiteront, car complémentaires.

1.1.2 Efficacité

	Performance
Efficacité	C

Les progrès réalisés en 2019 orientés vers la multimodalité annoncent l'atteinte de l'objectif spécifique pour lequel le programme est redevable. Au titre des progrès vers les résultats clés, l'on peut se rassurer de la mise en place des conditions nécessaires à l'effectivité de la multimodalité pour le désenclavement des bassins de production, préalable à l'amélioration de revenus des producteurs :

- Renforcement de l'équipe du Programme ;
- Renforcement des Services Techniques Déconcentrés (STD) partenaires et de la Commission Provinciale Routière (CPR) pour l'appui conseil supervision et suivi d'une part et d'autre part la maîtrise d'ouvrage Provincial ;
- Partenariat multi acteurs avec STD, des institutions de transport fluvial et terrestre, des prestataires, etc.

Comme dit précédemment, tel qu'est formulé l'Outcome, la probabilité qu'il soit atteint ne dépend pas complètement du résultat du programme. Il est trop ambitieux et dépend de plusieurs facteurs extérieurs. Certes, le programme par ses activités et ses outputs contribuera dans sa zone d'intervention à l'atteinte de l'outcome. L'idéal serait de le reformuler, plusieurs manières pourraient être approfondies :

- Mettre à disposition des utilisateurs un réseau multimodal prioritaire, durable et praticable en toute saison grâce à la réhabilitation et aux mécanismes d'entretien.
- L'accès aux marchés pour producteurs est augmenté par la mise à disposition d'un réseau multimodal.
- L'accès au transport pour la population a augmenté.

Dans tous les cas, il faudra veiller à ce que l'Outcome soit dans notre domaine d'influence pour escompter valablement son atteinte.

1.1.3 Efficience

	Performance
Efficience	B

La plupart des inputs sont disponibles dans les délais mais une marge d'amélioration est cependant possible notamment en ce qui concerne la passation des marchés publics (réduire les délais pour l'attribution des offres de services et de travaux). Ce qui permettra de mettre en œuvre les activités en respect des planifications opérationnelles.

De manière générale, la mise en œuvre des activités est correctement gérée (bonne utilisation des ressources disponibles), la plupart est dans les délais même si certaines sont retardées par des incompréhensions entre les opérationnels et le service Admin/Fin/Log.

Tout au long de l'année, une forte conscientisation a eu lieu au sujet de la qualité des outputs. Cela faisant suite à la mission d'appui du siège en Infrastructures. Et pour 2020, ce point sera particulièrement suivi par le nouveau poste ATI Contrôle/Qualité.

1.1.4 Durabilité potentielle

	Performance
Durabilité potentielle	D

La durabilité demeure un domaine qui doit encore susciter l'attention du programme même si les efforts importants ont été fournis pour que ses acquis durent longtemps après.

Dans des pays fragiles et sortant d'une crise comme la RDC, espérer atteindre rapidement une durabilité est illusoire.

La durabilité technique est la plus facile à atteindre sous réserve de disposer de fonds plus importants pour des standards plus élevés. On peut mettre en place des techniques de construction et d'entretien des routes qui seront adaptées aux zones tropicales humides. C'est dans cet état d'esprit que la réduction du nombre de kilomètre de route à réhabiliter permettrait d'en augmenter la qualité.

La durabilité institutionnelle est déjà plus difficile : du côté du Gouvernement central et local les responsables changent trop fréquemment. Les salaires et les moyens de fonctionnement sont trop faibles.

Le problème principal reste le financement et plus spécialement le financement de l'entretien. Au niveau central, le Fonds National d'Entretien Routier (FONER) qui dispose d'un budget important en provenance des taxes sur les carburants et des péages routiers, ne dépense pratiquement rien pour l'entretien des pistes.

Au niveau provincial, les revenus des péages organisés par les provinces au niveau des bacs et des barrières rentrent dans le trésor provincial, mais ces fonds ne servent pas à l'entretien des bacs et des pistes.

Donc, malgré les efforts réels et efficaces du PRODET afin d'assurer la durabilité des acquis du programme celle-ci est encore illusoire et le restera encore longtemps.

Il revient de s'ingénier sur nouvelle approche infrastructure routière en lien avec la fragilité de gouvernance en RDC. Le secteur des infrastructures impacte sur l'efficacité des autres secteurs (Santé, Education, Agriculture) dans les zones d'intervention choisies et aussi leurs résultats.

1.1.5 Conclusions

Les attentes de la population de la Tshopo vis-à-vis du PRODET restent grandes. Le programme est toujours en adéquation avec les priorités définies au niveau provinciale et les besoins exprimés par la communauté au-delà de l'amélioration de la production agricoles restent la mobilité des personnes et des biens !

« Le développement passe d'abord par le désenclavement ! »

Après cinq ans de mise en œuvre, le PRODET vient d'amorcer en 2019 deux virages stratégiques de la plus grande importance. Le premier concerne la multimodalité et le second l'implication des initiatives locales dans des actions localisées d'entretien des routes de dessertes agricoles. Ces deux nouvelles orientations permettront au PRODET de contourner en partie l'absence de reprise de l'entretien des routes par les structures de l'Etat congolais.

- La multimodalité offre des possibilités avérées aux progrès vers l'atteinte de l'objectif spécifique. Le renforcement du dispositif opérationnel du programme avec des spécialistes dans le domaine fluvial, naval et dans l'économie de la mobilité ; l'appui substantiel aux institutions étatiques (RVF, Commissariat fluvial, DVDA section des cours d'eau) pour renforcer leurs compétences et favoriser l'ancrage institutionnel, et l'élargissement du partenariat aux acteurs privés clés dans le domaine fluvial et autres prestataires, ouvrent de nouvelles perspectives pour atteindre cette multimodalité. Les études préliminaires sont terminées pour la construction de deux baleinières améliorées, exemple de la sécurisation du transport fluvial. Les études de passes rocheuses qui seront balisées apporteront la sécurité dans la navigation.
- Les travaux d'entretien courant du réseau routier en « HIMO » confiés autrefois aux Comités locaux d'entretien routier (CLER) par le biais des conventions de

subsidés après l'exécution de travaux de réhabilitation par les entreprises, ne l'ont plus été au courant de l'année suite à l'abandon de cette approche. En effet, le financement de l'entretien par la province n'est pas présent ce qui ne donne aucune chance à cette activité d'atteindre son résultat. La nouvelle approche est de se focaliser sur les initiatives locales d'entretien routier, prometteuses, identifiées dans le milieu. La valorisation par le programme des dynamiques locales est un gage d'autonomisation qui pourrait un tant soit peu améliorer la mobilité du réseau routier.

- La collaboration institutionnelle impliquant les services déconcentrés et décentralisés de la province a permis la mise à disposition d'une dizaine d'ingénieurs détachés de l'IPDR et de la DPITPR pour le contrôle des travaux de réhabilitation. Actuellement, ils sont rentrés dans leurs services respectifs renforçant la maîtrise d'ouvrage provinciale. Dorénavant, cette tâche incombera aux Bureaux d'Etudes qui affecteront des Délégués à Pieds d'œuvre (DPO).
- Avec l'encadrement du PRODET, la Commission Provinciale Routière (CPR) atteint ses objectifs, renforce la maîtrise d'ouvrage provinciale et joue le rôle d'une plateforme multi-acteurs (Services étatiques, FONER, Société civile, PTF) qui permet de discuter des problématiques de désenclavement, d'échanger des informations, d'attirer l'attention des décideurs. Elle doit encore évoluer pour devenir un vrai cadre de concertation et garantir sa pérennité.
- En ce qui concerne les thèmes transversaux, le PRODET se distingue de plus en plus dans la lutte contre la déforestation : les mamans de la ville de Kisangani ont été sensibilisées à l'utilisation des foyers améliorés et des briquettes écologiques. Aussi, des investigations ont été faites sur les possibilités locales de construire les bâtiments en terre stabilisés. Une production artisanale locale de foyer amélioré et de machine à fabriquer les blocs stabilisés commence déjà à voir le jour.

Les changements induits à la suite des réalisations du PRODET pendant ces dernières années, sont plus perceptibles à travers les actions des initiatives locales mobilisées à ne pas revivre la situation d'avant le désenclavement. L'état congolais n'est pas en reste avec son plan d'action des 100 jours du Chef de l'Etat qui ont permis la réouverture du trafic sur certaines routes de la Tshopo.

Cette année, doit être considérée comme une année de changement profond de la vision du désenclavement axée sur la multimodalité et les initiatives locales. Les premiers résultats démonstratifs se feront ressentir durant l'année 2020.

Intervention Manager Enabel
Philippe MUKENDI Responsable PRODET

Programme de désenclavement dans la
Tshopo - Enabel




3 Suivi des résultats²

3.1 Evolution du contexte

3.1.1 Contexte général et institutionnel

Le contexte général de l'année 2019 a été marqué par l'entrée en fonction en janvier 2019 d'un nouveau président de la République, après une passation pacifique de pouvoir entre ce dernier et son prédécesseur. La coalition entre la famille politique du nouveau Chef de l'Etat sans majorité parlementaire et celle du président sortant jouissant de la majorité parlementaire a beaucoup contribué à l'apaisement du climat socio-politique en dépit des manifestations de contestation du nouveau pouvoir auxquelles a continué d'appeler le candidat malheureux à la présidentielle de 2018.

Les 100 premiers jours du règne du nouveau président ont vu démarrer à travers le pays des travaux de réhabilitation des voies routières en vue de faciliter la circulation des personnes et des biens. Dans le même ordre d'idées, la décision a été prise de lever toutes les barrières illégales sur les pistes rurales en vue de combattre la tracasserie.

Le nouveau président de la République est entré en fonction en janvier et le nouveau gouvernement a été mis en place six mois plus tard en raison de longues tractations entre les deux familles politiques coalisées. L'absence d'un gouvernement en RD Congo a coïncidé avec l'absence d'un gouvernement en Belgique. PRODET, PRODAT et EDUT qui attendaient une décision de prolongation au-delà de 2019 ont traversé une période de flottement. Il n'y a pas eu de réunions des comités de pilotage ni de missions de backstopping comme prévu, mais plutôt, une réunion restreinte du comité et une visite sectorielle de l'ECT Infrastructure et de Est Bruxelles.

La prolongation des programmes a été confirmée après la reprise des relations entre les deux pays.

De nouvelles orientations sont fixées quant à l'approche d'intervention. Les programmes devront privilégier à partir de 2020 les initiatives locales de développement et la multimodalité de l'évacuation des productions agricoles.

Très tendues en 2018 et de ce fait menaçantes pour la coopération bilatérale, les relations entre la RD Congo et le partenaire belge connaissent un réchauffement très remarquable depuis l'entrée en fonction du nouveau chef de l'Etat.

Par ailleurs, la maladie à virus Ebola a continué à faire des morts dans les provinces qui avoisinent la Tshopo (Ituri et Nord-Kivu). Mais sa propagation a été limitée grâce

² « Résultats » réfère aux résultats de développement. L'impact se réfère à l'objectif général ; l'outcome se réfère à l'objectif spécifique ; l'output se réfère au résultat escompté ; les outcomes intermédiaires se réfèrent aux changements générés suite à l'atteinte des outputs et permettant l'avancée vers l'outcome de l'intervention, à un plus haut niveau.
Rapport des résultats

aux efforts des équipes de riposte. Celles-ci ont travaillé dans un contexte caractérisé par l'insécurité imputée au groupe rebelle dénommé ADF NALU.

Au niveau provincial, un nouveau gouvernement a été mis en place après l'élection d'un nouveau gouverneur. C'est dire que les ministères partenaires (Agriculture et Développement rural, Infrastructures, Genre, Plan...) ont été confiés à de nouveaux animateurs.

Le PRODET en réfère institutionnellement à des services déconcentrés de l'Etat notamment en ce qui concerne l'encadrement de ses activités. La Province de la Tshopo ne dispose pas de services techniques propres et doit s'appuyer, en ce qui concerne l'équipement en général sur les inspections provinciales du développement rural (IPDR) et des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction. Des interprétations divergentes des acteurs sur le positionnement, le rôle de l'autorité provinciale vis-à-vis des Inspections provinciales des services techniques déconcentrés existent. Les effets sont négatifs sur le PRODET qui est un programme provincial. Souvent nous sommes obligés d'aller chercher les autorisations au niveau national qui est en contradiction avec le niveau provincial.

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

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

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

3.1.2 Contexte de gestion

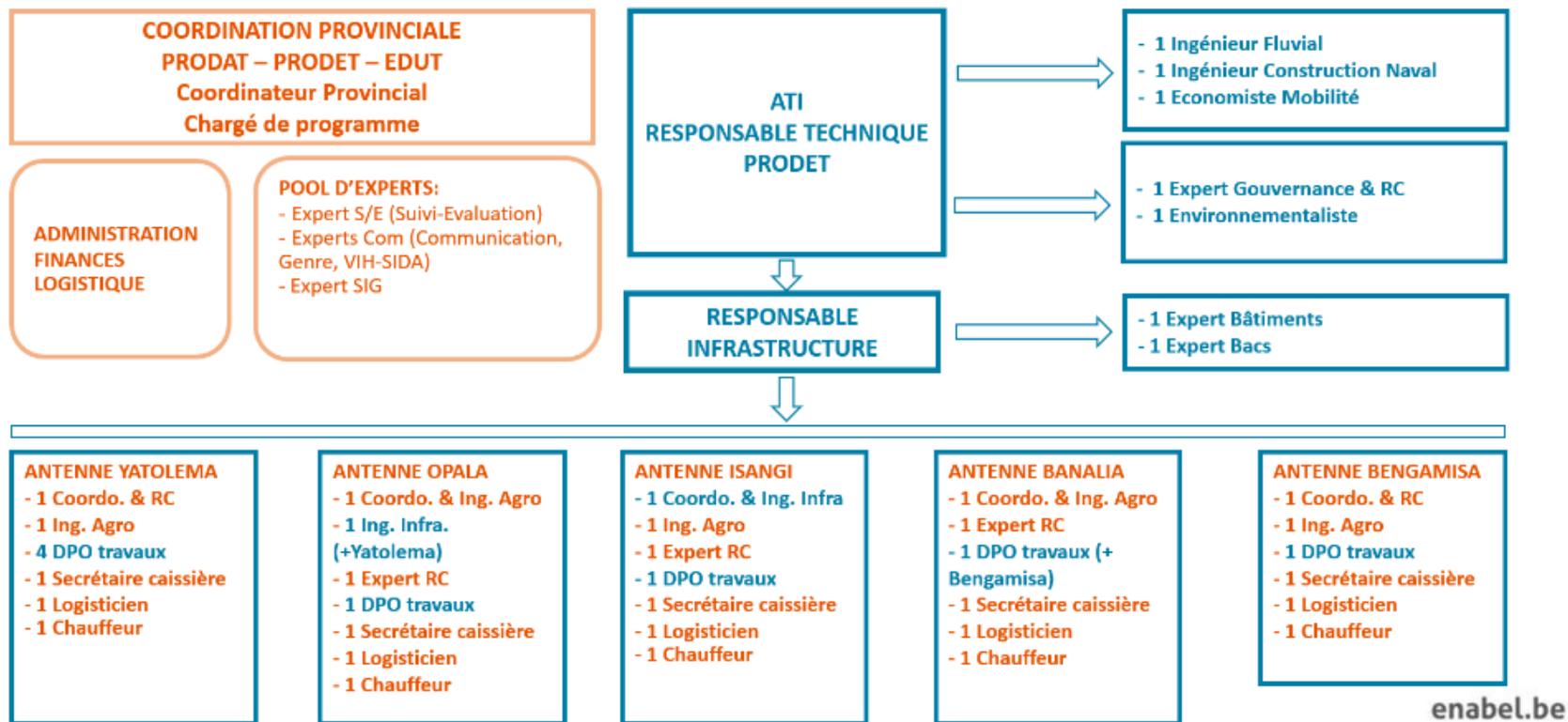
La structure organisationnelle de mise en œuvre des programmes provinciaux d'Enabel/Tshopo est marquée par une synergie entre les différents programmes et des services communs, créant des complémentarités dans les activités et réalisant des économies d'échelle.

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

La fin de l'année a été marquée par la démission du Coordonnateur provincial et l'arrivée de son remplaçant. De même, il a été mis fin au contrat du Responsable administratif et financier qui n'est pas encore remplacé.

L'année a été caractérisée par le renforcement des effectifs de l'équipe PRODET pour s'adapter aux nouvelles orientations stratégiques des interventions du programme.

Ressources humaines PRODET : L'ATI, l'ATN et les agents d'exécution, nécessaires pour la mise en œuvre opérationnelle du programme figurent dans l'organigramme ci-après (Organigramme 1).



Organigramme 1 : Equipe PRODET

En orange, le personnel d'appui des 3 programmes. En bleu, le personnel PRODET.

Un appel à candidatures a été lancé au dernier trimestre de l'année en vue du recrutement d'une assistante Communication et une assistante Genre ; ce, pour accroître la visibilité des interventions du programme provincial et redynamiser les activités liées au Genre et au VIH.

La cellule Logistique a été renforcée d'une nouvelle unité chargée particulièrement du PRODET afin d'être au plus proche des besoins et de traiter plus rapidement les demandes d'achat.

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



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

3.1.2.1 Modalités de partenariat

En février 2019 prenait fin le contrat signé en 2018 avec la CPR. Ce contrat visait le renforcement de la maîtrise d'ouvrage dans la province de la Tshopo. Un autre projet de contrat a été élaboré pour le reste de l'année 2019 mais PRODET s'est montré réticent à le signer en l'état vu la faible appropriation par la partie congolaise.

En mai 2019 touchait à sa fin la Convention de subside signée entre PRODET et l'IPDR. Jusqu'à la fin de l'année une nouvelle Convention n'a pas été signée. Encore une fois, des craintes quant à la durabilité justifient cette situation ainsi qu'un incident dans la gestion financière de l'accord par le partenaire.

Un projet de contrat à signer avec l'Office des Routes a été transmis à la Représentation, qui est demeuré sans suite jusqu'à la fin de l'année. Il est question dans ce projet de contrat de mettre en place des comités mixtes de gestion des bacs composés des acteurs étatiques et des acteurs non étatiques impliqués directement dans la gestion des bacs (Office des Routes, CPR, FEC, Coordination de la Société civile).

L'année a été aussi caractérisée par le lancement de plusieurs marchés de fournitures entre autres : l'acquisition de deux canots rapides pour la mobilité des équipes et l'appui à la réalisation des études fluviales, l'acquisition des équipements électromécaniques, consommables et divers outillages HIMO en vue de préparation des travaux fluviaux et routier planifiés pour l'année 2020.

Lors de la contractualisation de marchés des travaux et de prestation des services, quelques difficultés ont été enregistrées, notamment :

- La lenteur dans la passation des marchés publics au niveau de Kinshasa ;
- Le cout exorbitant d'acheminement de certaines fournitures en import vers la zone du projet ;
- La lenteur du recrutement du conducteur du canot rapide Enabel a entraîné les retards sur les travaux fluviaux ;
- La montée des eaux n'a pas facilité l'exécution voire l'achèvement de certains travaux notamment à Isangi et Yatolema (Lobaie).

3.1.2.2 Modalités opérationnelles

Le comité de pilotage joue son rôle de suivi des résultats du programme et de validation sur base d'un règlement d'ordre existant bien défini et clair. Mais le bras de levier que le programme attend de la part du comité de pilotage pour emmener au respect des engagements et à l'appropriation par la partie congolaise ne fonctionne pas réellement. Cette situation est accentuée par le fait que les services techniques partenaires sont déconcentrés et non décentralisés. Les changements fréquents au sein de l'exécutif

provincial de surcroît à la tête du comité de pilotage ne facilitent pas non plus le suivi des décisions prises en commun.

3.2 Performance de l'outcome



3.2.1 Progrès des indicateurs

Outcome : Le coût du transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau multimodal fonctionnel et durable					
Indicateurs/marqueurs de progrès	Valeur de base	Valeur année 2018	Valeur année 2019	Cible année 2019	Cible finale
Revenus des ménages agricoles (FC/mois)	300.000 FC		500.000 FC	500.000 FC	500.000 FC
Nombre de bénéficiaires directs (Nbr)	24.988		26.019	26.000	26.500
Longueur du réseau multimodale (km)	0 km	651 km	651 km	1.148 km	1.148 km
Variation du coût des transports des biens (FC) pour un sac de riz de 100 kg	<u>Camion :</u> Banalia - Kisangani : 5.000 FC Opala- Kisangani : 7.000 FC Isangi - Kisangani : 4.000 FC <u>Baleinière :</u> Opala- Kisangani : 5.000 FC Isangi - Kisangani : 3.000 FC	<u>Camion :</u> Banalia – Kisangani : 8.500 FC Opala- Kisangani : 30.000 FC Isangi - Kisangani : N/A <u>Baleinière :</u> Opala- Kisangani : 11.000 FC Isangi - Kisangani : 5.000 FC	<u>Camion :</u> Banalia – Kisangani: 15.000 FC (+43%) Opala- Kisangani : 60.000 FC (+50%) Isangi- Kisangani : N/A <u>Baleinière :</u> Opala- Kisangani : 12.500 FC (+14%) Isangi- Kisangani : 6.000 FC (+20%)	<u>Camion :</u> Banalia - Kisangani : 3.000 FC Opala- Kisangani : 4.000 FC Isangi - Kisangani : 2.000 FC <u>Baleinière :</u> Opala- Kisangani : 3.000 FC Isangi - Kisangani : 1.500 FC	<u>Camion :</u> Banalia - Kisangani : 3.000 FC Opala- Kisangani : 4.000 FC Isangi - Kisangani : 2.000 FC <u>Baleinière :</u> Opala- Kisangani : 3.000 FC Isangi - Kisangani : 1.500 FC
Taux de maîtrise d'ouvrage effective au niveau de la Province	30%	55%	57%	70%	70%
Variation du temps de parcours sur les axes routiers réhabilités et /ou entretenus (heure), avec une jeep 4x4.	Isangi- Kisangani: 3h		Isangi- Kisangani: 9h	Isangi- Kisangani: 1,45h	Isangi- Kisangani: 1,45h

	Opala- Kisangani: 8 heures		Opala- Kisangani: 18h	Opala- Kisangani: 3h	Opala- Kisangani: 3h
Variation du trafic sur les voies routières et fluviales réhabilitées et entretenues	Baleinière enregistrées au port d' Isangi: 61 Camion enregistrés sur le parking: Isangi : Non renseigné Opala (Yatolema): 400		Baleinière enregistrées au port d' Isangi: 61 Camion enregistrés sur le parking: Isangi : 0 Opala (Yatolema): 485	Baleinière enregistrées au port d' Isangi: 70 Camion enregistrés sur le parking: Isangi : Non renseigné Opala (Yatolema): 500	Baleinière enregistrées au port d' Isangi: 70 Camion enregistrés sur le parking: Isangi : Non renseigné Opala (Yatolema): 500
Nombre de bassins de production désenclavés	12		22	23	23

3.2.2 Analyse des progrès réalisés

De manière générale, une nette amélioration des revenus des ménages agricoles est constatée passant de 300.000 FC/mois (valeur de base) à 500.000 FC/mois (cible 2019). Cette augmentation provient des effets cumulés des programmes PRODET et PRODAT.

En son temps, le réseau primaire (RN et RP) qui était réhabilité, avait permis une interconnexion entre les centres de production et les grands centres de consommation, facilitant ainsi la commercialisation des produits agricoles et par effet induit l'augmentation du nombre de bénéficiaire.

Par ailleurs, la maîtrise d'ouvrage au niveau de la province a connu une évolution timide compte tenu de plusieurs facteurs parmi lesquels l'instabilité institutionnel.

Les bassins de production néanmoins sont accessibles grâce aux travaux accomplis autrefois. Sur le total de 23 bassins identifiés par PRODAT, 22 sont accessibles par route et par voie fluviale, mis à part le fait que le temps de parcours augmente chaque année à cause du manque d'entretien.

Le coût de transport des marchandises par la route est à la hausse par manque d'entretien qui provoque la dégradation des routes et l'augmentation des temps de parcours. Cet effet se fait ressentir sur l'augmentation du coût du transport par baleinières fortement sollicitées. Faible offre de service, forte demande, augmentation du prix de transport. Augmenter le volume des productions agricoles est nécessaire pour atteindre une augmentation des revenus des paysans. Mais sans une réponse adaptée, sans mettre une attention sur l'état des routes d'évacuation et sur les transports qui évacuent, nous mettrons en place des effets pervers qui augmenteront le coût du transport de manière exponentielle annihilant les efforts des paysans.

L'année 2019 a permis de préparer l'approche multimodale qui devra constituer une alternative pour maintenir l'accès aux Bassins de Production avec un coût de transport raisonnable.

Tableau des résultats atteints attendus :

RPAA/ Résultat positif atteint attendu

RANA/ Résultat attendu non atteint

<p>Objectif spécifique : Le coût de transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable(Nombre de plaintes de tracasseries, Pourcentage des véhicules surchargés, Cas de non-respect des barrières de pluie diminue...)</p>	Revenus des ménages agricoles	RPAA Revenus des ménages agricoles encadrés par PRODAT
	Nombre de bénéficiaires directs	RPAA La valeur atteinte en 2019 prend en compte les membres dans comités des structures d'entretien (11*10), les fonctionnaires étatiques et non étatiques ayant bénéficié des formations
	Longueur du réseau multimodale	Aucun développement à ce jour depuis la mesure de suspension des réhabilitations des routes.
	Variation du coût des transports des biens	RANA Camion : Augmentation Banalia- Kisangani de 43% suite au manque d'entretien de la route. Augmentation Opala- Kisangani de 50% suite au manque d'entretien de la route. Isangi- Kisangani non renseigné en 2018 suite à la rupture du pont Londe. Baleinière : Augmentation du coût suite à la sollicitation des baleinières.
	Taux de maîtrise d'ouvrage effective au niveau de la Province	RANA Le taux de maîtrise d'ouvrage est resté stable suite à l'instabilité institutionnelle
	Variation du temps de parcours sur les axes routiers réhabilités et /ou entretenus	RANA Augmentation de temps de parcours observée pour les véhicules due à une forte détérioration des routes et apparition de points de ruptures. Pas de progrès pour la baleinière. Le temps de transport reste stable, mais c'est plutôt la sécurité de transport qui peut évoluer positivement.
	Variation du trafic sur les voies routières et fluviales réhabilitées et entretenues	RANA Dégradation prononcée du réseau routier primaire (RN, RP).

	Nombre de bassins de production désenclavés	RPAA Sur 23 bassins de production, seul un site (Losele Monene) à Opala reste difficile d'accès.
--	---	---

Témoignage :

Nous devons remercier Enabel pour les différents types d'appuis que nous recevons notamment dans le cadre du Programme de Désenclavement de la Tshopo. A travers une convention de subside, les frais de fonctionnement sont assurés. Nous sommes en mesure d'entretenir les motos reçues et nous procurer du carburant afin d'aller en itinérance. Ce qui nous permet de contrôler, de superviser les comités locaux d'entretien des routes et de sensibiliser les populations riveraines à l'appropriation du programme.

Florentin Richard AZELITO
Inspecteur provincial du Développement rural



3.3 Performance de l'output 1



3.3.1 Progrès des indicateurs

Output 1 : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée					
Indicateurs	Valeur de base	Valeur année 2018	Valeur année 2019	Cible année 2019	Cible finale
Nombre des personnes formées en lien avec la maîtrise d'ouvrage (CPR, IPDR, ITPR, CPE).	12	15	45	44	44
Montant cumulé investis par la Province dans l'entretien du réseau multimodal dans la Tshopo.	0 USD	300.300 USD	1.166.673 USD	2.000.000 USD	3.000.000 USD

3.3.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités	État d'avancement Les activités sont :			
	En avance	Dans les délais	Retardées	En sérieux retard
1. Collaboration avec le secrétariat technique de la CPR		X		
2. Activités de renforcement des compétences individuelles			X	
3. Renforcement des capacités locales		X		

3.3.3 Analyse des progrès réalisés

La CPR fonctionne bien. Le secrétariat technique en constitue l'organe permanent et les assemblées générales bisannuelles se réunissent de manière constructive avec les ministres provinciaux concernés par les domaines d'intérêts de la CPR.

A ce jour, le fonctionnement de cette structure est entièrement assuré par un appui du PRODET et passe par des conventions de subsides. La deuxième convention de subsides a été clôturée le 31/05/2018. Une troisième a été signée le 01/10/2018 pour une période de 6 mois. La dernière convention est à l'étude, cherchant à faire impliquer la province et d'autres bailleurs (FONER etc).

Il apparaît clairement que la CPR est entièrement prise en charge par PRODET, ce qui est loin d'être un gage de pérennité. Le gouvernement Provinciale devrait normalement prendre cette responsabilité pour que la CPR devienne un véritable instrument de concertation entre acteurs dans le domaine routier.

Par ailleurs, la création d'un instrument financier hors budget ordinaire et alimenté par plusieurs sources pourrait être une solution qui rassurerait les bailleurs de fonds inquiets jusqu'ici en raison de la faiblesse des ressources budgétaires de la province et du principe d'universalité du budget. Cela existe dans certains pays africains.

L'appui à l'IPDR au travers de la convention de subside du 3 mai 2018 pour une durée d'une année visait à donner de manière substantielle à ses services, une capacité à jouer pleinement le rôle qui lui revient d'appui conseil de proximité pour la promotion des bonnes pratiques d'utilisation du réseau multimodal de transport et du concept d'appropriation du patrimoine routier et de concertation locale. Cependant, l'on confirmerait moins que ce rôle est rempli actuellement comme attendu. L'idée est de se référer à ses services spécialisés en l'occurrence la DVDA pour des accomplissements dans ce domaine.

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

Les DPO mobilisés par les deux institutions précédentes ne sont plus actuellement comptés dans l'équipe PRODET chargés des missions de suivi et contrôle en lien avec la maîtrise d'ouvrage. Cela, suite à la décision managériale de ne pas risquer de déforcer les services étatiques.

La situation sécuritaire dans la zone d'intervention d'Isangi risque de ralentir les actions à mener dans ce territoire, avec une influence négative sur l'atteinte de l'output. A la suite de deux ou trois incidents dont un accident de circulation avec un de nos véhicules, nous avons pu voir le soulèvement des populations avec un degré d'hostilité élevé. A deux reprises, la décision fût prise d'interdire à nos équipes d'aller travailler près du foyer de la menace.

Parmi les résultats inattendus positifs observés, nous pouvons citer la réouverture par la RVF National d'un bureau à Kisangani. A l'époque le bureau existait puis a été fermé pour des raisons budgétaires. Le bureau RVF sera prochainement équipé d'une flotte de petit bateau, d'un baliseur permanent et du personnel qualifié. Nous pourrions certainement trouver des synergies dans le cadre des formations à la navigation et du balisage des cours d'eau.

Une autre surprise concerne l'entretien de certaines portions de route par les initiatives locales. C'est une bonne démarche que le PRODET va chercher à amplifier en 2020 par un encadrement technique et un appui en matériel.

Tableau des résultats atteints attendus :

Résultat 1 : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée	Nombre des personnes formées en lien avec la maîtrise d'ouvrage	RPAA Pour l'année 2019, la valeur à triplée.
	Montant cumulé investis par la Province dans l'entretien du réseau multimodal réhabilité par Enabel	RPAA Au total c'est 880.000 USD que l'Etat Congolais a programmé dans le cadre des 100 jours. Construction du pont LONDE et du pont LUBUNGA, réhabilitation du bac Banalia, traitement des points chaud de la route Kisangani-Banalia.

Témoignage :

Dans la Tshopo, Enabel est notre seul partenaire technique et financier pour le moment. La Commission provinciale routière a été mise en place et fonctionne jusqu'à ce jour grâce à l'appui multiforme reçu d'Enabel dans le cadre du Programme de Désenclavement de la Tshopo, PRODET. Le bureau de la CPR a été réhabilité et équipé. La Commission provinciale routière a pu produire des livres en bandes dessinées et animer un certain nombre d'émissions à la radio et à la télévision en vue de sensibiliser les usagers de la route à la protection du patrimoine routier par

l'adoption de bonnes pratiques. C'est dire que la gouvernance routière tend à s'améliorer. Toutefois, il faut déplorer la faible appropriation du programme par la partie congolaise. Des centaines de kilomètres des pistes rurales réhabilitées sur financement du Royaume de Belgique n'ont jamais connu un début d'entretien malgré l'existence du Fonds national d'entretien des routes, FONER.

Dieudonné KELEKELE
Secrétaire technique provincial de la CPR



3.4 Performance de l'output 2



3.4.1 Progrès des indicateurs

Output 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité					
Indicateurs	Valeur de base	Valeur année 2018	Valeur année 2019	Cible année 2019	Cible finale
Taux d'exécution du Plan de Gestion Environnementale et Sociale	30%	30%	30%	30%	30%
Nombre de personnes formées spécialisées en HIMO	520	687	687	1218	1218
Longueur de voies routières réhabilitée	0		650	650	1148 km
Longueur de ponts (ML) construits/réhabilités	0 ml	380,25 ml	380,25	477,25	833 ml
Nombre de passages sous route construits/Réhabilités	0	58	58	172	172
Nombre de bacs réhabilités	0	7	7	8	8

Nombre d'embarcadères construits ou réhabilités	0	1	0	6	6
Longueur de rivières aménagées et balisées	0		Lomami : 0 Lobaie : 0	Lomami : 0 Lobaie : 0	Lomami : 240 km Lobaie : 82,500 km
Nombre de sites de ruptures des charges aménagés	0		0	1	3
Nombre de personnes formées dans le secteur fluvial.	0		0	30	75

3.4.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités ³	État d'avancement Les activités sont :			
	En avance	Dans les délais	Retardées	En sérieux retard
1. Activités environnementales		X		
2. Travaux de consolidation, gravillonnage et compactage (Yaté, Isangi)			X	
3. Travaux de construction des ponts et des dalots dans le territoire d'Opala			X	
4. Réhabilitation et rechargement des accès du bac Lobai, Isangi.		X		
5. Réhabilitation pont LONDE et LOBILO axe Simi Simi-Yangambi		X		
6. Travaux des bacs de Isangi II et Kisangani			X	
7. Construction des bâtiments			X	
8. Aménagement de biefs navigables Opala, Banalia et Isangi			X	

3.4.3 Analyse des progrès réalisés

La connexion des bassins de production et des centres de consommation (marchés d'écoulement) reste effective sur toute la zone d'intervention en 2019. Parfois, des variantes de routes sont nécessaires pour contourner les portions difficiles.

Les routes :

Le maintien de l'augmentation des revenus des agriculteurs est loin de se concrétiser dans un contexte de difficultés d'écoulement de la production. Actuellement, la route Nationale 7 est en état de non praticabilité en saison des pluies sur les 30 premiers kilomètres. Cela fait suite à la prise en charge mitigée des acquis par la partie gouvernementale. Actuellement, il faut faire un détour par Yanonge pour atteindre Yatolema.

Les travaux de rechargement et consolidation des accès du bac Yatolema se sont bien déroulés. La sous couche en sol-ciment permet une meilleure consolidation et résiste mieux aux inondations et au trafic. Par contre les travaux des accès à Isangi ont été retardés suite aux inondations dues aux pluies diluviennes exceptionnelles d'octobre 2019 à janvier 2020. Les travaux ont été suspendus jusqu'à la décrue.



Photo : Accès du bac Yatolema, rivière Lobaie rive droite (2018)



Photo : Aménagement des accès du bac Yatolema, rivière Lobaie rive droite (2019)



Photo : Accès du bac Yatolema après les travaux d'aménagement (2020)

Les ouvrages d'art :

Un lot important d'ouvrages d'art (ponts et dalots) restait à faire pour finaliser la réhabilitation des routes de desserte agricole du territoire d'Opala. Le retard est justifié par le flottement des décisions suite à la suspension des travaux de réhabilitation. Cette année, les marchés ont été lancés et les évaluations sont terminées. N'eussent été les retards dans l'attribution, les travaux auraient démarré en 2019. Ils le seront dès le début de l'année 2020.

Certains travaux prévus ont été pris en charge dans le cadre des 100 jours du chef de l'état notamment des routes, le pont LONDE, le pont LUBUNGA ainsi que le bac de BANALIA. Ces résultats inattendus positifs sont à encourager. Le PRODET avait prévu la reconstruction du pont LONDE et la réhabilitation du bac BANALIA pour 2019. Afin de ne pas risquer des doubles financements, le PRODET s'est retiré

Les bacs :

L'approbation par la DMF de l'Office des Routes du dossier d'exécution spécifique des travaux de rénovation de l'ancien bac d'Isangi a pris du retard, néanmoins les travaux ont pu être achevés dans l'année.

Les bacs qui complètent le réseau routier sont presque à l'arrêt sur la rivière Lobaie et à Yaté par diminution important du trafic pendant la saison pluvieuse compte tenu de l'état de délabrement avancé de l'axe Kisangani-Opala. Seuls les bacs Lindi, Kisangani, Isangi et Banalia opèrent dans un contexte de gestion compact et opaque.

Les efforts ont été faits cette année pour améliorer le système de gestion des bacs. Il y a eu une mission mixte de diagnostic des équipages bacs de la Tshopo ainsi que la production d'un guide de maintenance des bacs en collaboration avec les experts de la Direction de Formation de l'OR.

Dans l'ensemble, le parc des bacs se porte mal. Le bac de Kisangani effectue des traversées avec des trous béants dans sa carrosserie. Une motopompe doit être activée pour vider ses cales avant d'entamer une journée de travail. Il en est de même pour le

bac de BANALIA dont la réhabilitation fait douter malgré le financement du programme des 100 jours.

Les forces vives ont été sensibilisées car leur implication dans le suivi de la gestion des bacs de la province avec un accompagnement rapproché est nécessaire pour arriver à une nette amélioration des recettes dans une gestion saine et durable avec une meilleure traçabilité et redevabilité.

LA DGM/DMF de Kinshasa a une attitude peu collaborative avec le Volet bac du PRODET. Les signatures des D.E.S. prennent plus de temps que nécessaire. Et l'accord cadre de gestion des bacs n'est pas encore signé après plus de deux ans de tractation. La bonne gouvernance n'a pas encore réussi à faire changer les mentalités. Peut-être pourrions-nous trouver une solution en abordant le sujet avec la Province qui est, après tout, le premier responsable.

Les voies navigables :

Les activités liées à l'amélioration des voies navigables ont débuté depuis 2019 et les avancées sont importantes. La phase des études de base étant finie, cette année sera consacrée à la réalisation des aménagements et aux balisages des rivières.

Un atelier d'échange et de réflexion sur la problématique du transport fluvial dans la Tshopo a permis l'identification des problèmes et la recherche des solutions.

L'environnement :

La mise en œuvre du plan de gestion environnementale et sociale est en cours sous la supervision de notre environnementaliste et sous le contrôle de l'ACE. Ses progrès encourageants sont une combinaison des efforts dans le suivi sur terrain des clauses environnementales des travaux des ouvrages ; la formation et l'accompagnement de 1.000 femmes de Kisangani dans l'autonomisation sur : la cuisson écologique, la production et commercialisation des briquettes écologiques, la fourniture des presses à briquettes écologiques, la mise en place d'un programme de sécurité de circulation routières ...

Tableau des résultats atteints attendus :

Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité	Taux d'exécution du Plan de Gestion Environnementale et Sociale	RPAA Activités en cours.
	Nombre de personnes formées spécialisées en HIMO	RANA Pas de formation en HIMO en 2019.
	Longueur de voies routières réhabilitée	RPAA Les routes de dessertes agricoles réhabilitées se maintiennent grâce aux travaux d'entretien localisés des initiatives locales.

	Longueur de ponts (ML) construits/ réhabilités	RPAA 380.25 ml
	Nombre de passages sous route construits/Réhabilités	RPAA 164
	Nombre de bacs réhabilités	RPAA Le bac piéton dont le DES (dossier d'exécution spécifique) était en cours de signature, a été suspendu pour raison de non rentabilité. Le bac BANALIA initialement prévu par PRODET a été inscrit dans le programme d'urgence de la présidence. Le besoin demeure. Isangi, Yaté, Yatolema, Ancien Isangi 25 T, Simi simi et Kisangani III.
	Nombre d'embarcadères construits ou réhabilités	RANA Concerne Isangi, Yaté, Yatolema (à raison de deux rampes par site). Des études ont été faites sur le site de Yatolema et en cours sur le site de Yaté. Mais les budgets ne sont pas disponibles pour effectuer les travaux de ces embarcadères.
	Longueur de rivières aménagées et balisées.	RANA 2019 est consacrée aux études de faisabilité et acquisition des matérielles de travail.
	Nombre de sites de ruptures des charges aménagés	RANA 2019 est consacrée aux études de faisabilité et acquisition des matérielles de travail
	Nombre de personnes formées dans le secteur fluvial.	RANA 2019 est consacrée aux études de faisabilité et acquisition des matérielles de travail

- Construction du pont LONDE par l'OR lors du financement du programme des 100 jours du chef de l'état congolais. Ce pont va permettre de rouvrir le trafic sur la route Kisangani / Yangambi / Isangi.

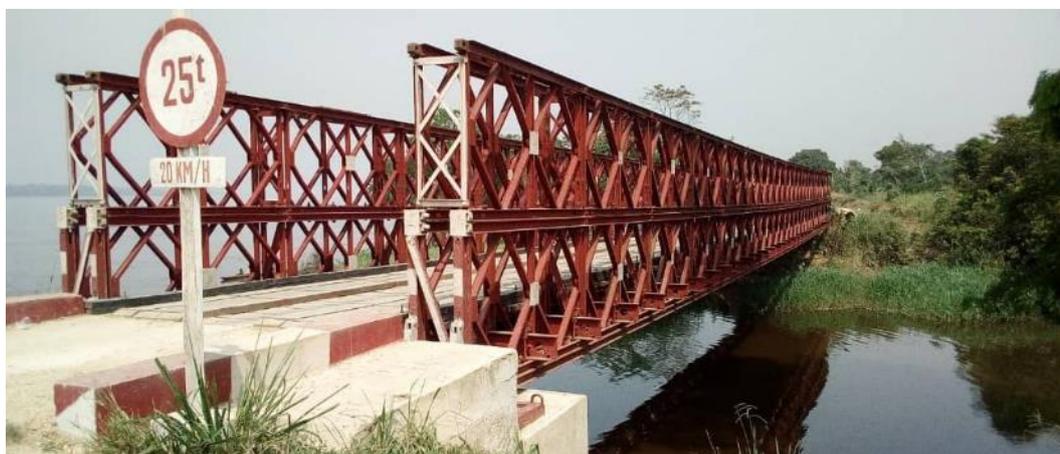


Photo : Réhabilitation du pont LONDE par l'Office des Routes (OR de Kisangani), 2019.

- Résultat cartographique de l'Etude bathymétrique de la première passe rocheuse de la rivière LOMAMI en vue la matérialisation par le balisage d'une route de navigation sécurisée :



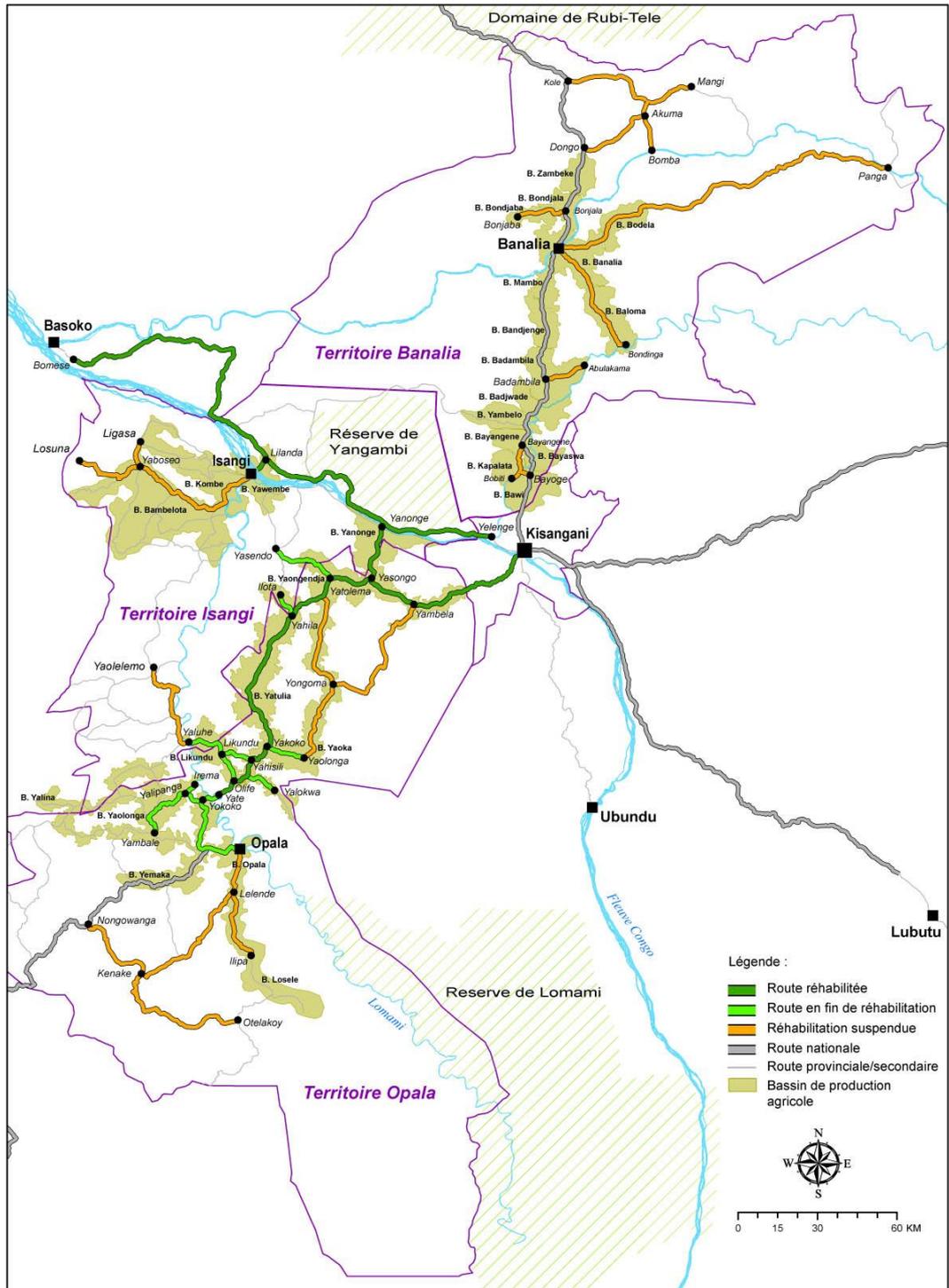
Cartographie bathymétrique de la chute de Matala (rivière Lomami).

Carte 1 : Sondage bathymétrique ;

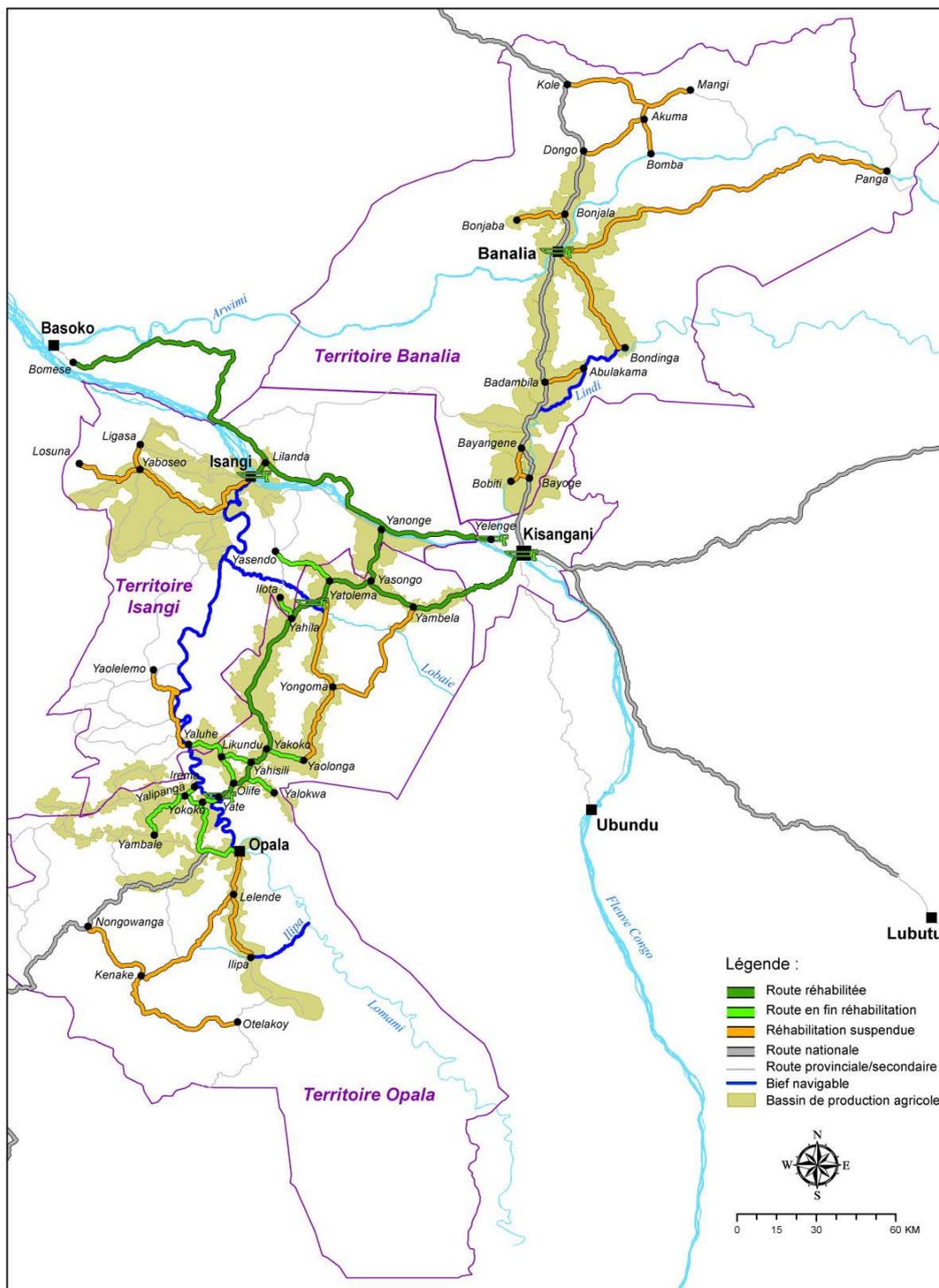
Carte 2 : Extraction des courbes bathymétriques (1m) ;

Carte 3 : Extraction des courbes bathymétriques (30cm) ;

Carte 4 : Modélisation 3D du fond de la rivière.



Carte : Réseau routier réhabilité par le PRODET



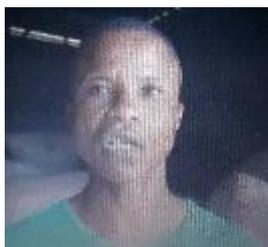
Carte : Réseau fluviale envisagé pour les travaux d'aménagement et de balisage, par le PRODET

Témoignage :

Avant la réhabilitation de la route sur l'axe Kisangani Opala, je comptais rarement plus de 700 sacs de riz dans l'entrepôt. Après réhabilitation de la route par Enabel, j'ai commencé à recevoir des quantités de riz plus importantes. Les producteurs viennent de tous les villages environnants pour entreposer leur riz avant évacuation par baleinière vers Kisangani, centre de commercialisation. Aujourd'hui, je compte parfois environ 2.000 sacs de riz dans le dépôt. Ce qui m'a contraint à chercher une main d'œuvre conséquente pour la manutention, le comptage et l'étiquetage des sacs.

Aimé NKOY

Chef de dépôt / Beach Lomami – Territoire d'Opala.



3.5 Performance de l'output 3



3.5.1 Progrès des indicateurs

Output 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales					
Indicateurs	Valeur de base	Valeur année 2018	Valeur année 2019	Cible année 2019	Cible finale
Longueur de routes entretenues par les CLER (km).	0	650 km	650 km	650 km	880 km
Longueur de voies fluviales entretenues par les CLESB et/ou initiatives locales (km)	0	0	0	0	350 km
Représentativité de femmes impliquées dans les activités du programme.	10%	15 %	15%	30%	30%

3.5.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des principales activités	État d'avancement Les activités sont :			
	En avance	Dans les délais	Retardées	En sérieux retard
1. Formation des Chefs d'équipes des nouveaux CLER ou formation des initiatives locales			X	
2. Entretien du réseau multimodal			X	

3.5.3 Analyse des progrès réalisés

Les réflexions se sont focalisées sur les pistes et les solutions pour la mise en place d'un système d'entretien pérenne. La réalité est que l'implication réelle de l'état Congolais est un gage inéluctable pour la réussite de ce pari.

Le respect des engagements et l'appropriation par la partie congolaise n'est pas effectif jusqu'à ce jour. Les routes cédées ne sont pas entretenues. Ce qui motiva en son temps la décision ministérielle Belge en 2017 de la suspension des travaux. A ce jour, aucune perspective n'est ouverte quant à la mise en place d'un système d'entretien pérenne qui conditionnait la reprise des travaux.

Un autre constat est que l'entretien à travers les CLER n'a pas constitué une réponse appropriée pour garantir la durabilité. Dès que le programme arrête le financement, la route est totalement abandonnée. Certaines initiatives locales ont été découragées là où les CLER intervenaient considérant que le travail qu'elles réalisent bénévolement au profit de leurs communautés devraient être rémunérés avec l'arrivée d'un bailleur.

L'alternative a été de se tourner vers l'approche communautaire dans la réhabilitation et l'entretien des routes. Cela peut garantir l'appropriation et la pérennisation, surtout en s'appuyant sur les dynamiques locales existantes qui mènent déjà des actions de réhabilitation et d'entretien sur les routes.

Ces dynamiques locales ne font pas certes de l'entretien systématique. Elles mènent des actions d'entretien localisées, avec la construction-réparation des ponts en bois au niveau des points de ruptures, de manière rustique. Cela permet, certes, une mobilité assez réduite (vélo, moto, tricycle, véhicule léger...), mais le résultat est bien présent. On peut quitter un point A pour arriver certainement à un point B et évacuer un tant soit peu la production agricole, de manière durable.

Cet éveil d'initiatives est le fruit de plusieurs missions effectuées par les équipes du PROJET dans le but de sensibiliser les communautés locales dans l'autoprise en charge

des travaux d'entretien des routes. Sur terrain, il est constaté que quelques tronçons sont ouverts et certains ouvrages de franchissement des rivières sont érigés.

Le programme se propose de les accompagner en matériel et formation adaptés pour améliorer leur façon de faire en évitant de les déstructurer, tout en conservant cette dynamique, avec des échanges d'expériences.

Un appui pourra aussi être apporté au niveau des points critiques et des points de rupture qui dépassent les capacités de ces dynamiques locales.

65 dynamiques locales volontaires ont été identifiées sur le réseau routier, un atelier d'échange a été organisé et du matériel d'appui a été acheté.

Dans les dynamiques locales, à part les initiatives locales, il faut aussi compter sur les ETD. Un atelier de réflexions a été organisé avec les responsables de vingt-neuf ETD, ainsi que les Administrateurs et leurs adjoints des trois Territoires (Isangi, Opala et Banalia) sur les rôles et responsabilités des autorités locales dans la problématique d'entretien des voies de communication.



Photo : Atelier de réflexion avec les animateurs des ETD. Un AT prend la parole.

Dans certains milieux, l'implication des autorités locales a été perceptible dans l'accompagnement de ces initiatives sur terrain. Dans d'autres, il a été remarqué une certaine timidité sur l'appropriation de la dynamique dans le chef des autorités locales.

Avec l'accompagnement du projet, des réunions de concertations ont été initiées en vue d'échanger les expériences entre dynamiques locales d'une part et avec les CLERS et Coordonner d'autres parts, .

Tableau des résultats atteints attendus :

Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	Longueur de routes entretenues par les CLER et/ou initiatives locales	RANA 2019 est consacrée aux études de faisabilité et acquisition des matériels de travail en vue d'appuyer les initiatives locales.
	Longueur de voies fluviales entretenues par le CLESB et/ou initiatives locales	RANA 2019 est consacrée aux études de faisabilité et acquisition des matériels de travail en vue d'appuyer les initiatives locales.

	Représentativité de femmes impliquées dans les activités du programme	RPAA Formation et accompagnement, élaboration du guide environnemental, suivi des clauses environnementales (travaux des ouvrages), etc.
--	---	---

Témoignages :

Avant l'intervention d'Enabel sur la route Kisangani-Opala, on pouvait mettre 3 à 4 jours pour atteindre Kisangani à moto. On pouvait même passer jusqu'à cinq jours sur la route avec une moto dont l'état technique laissait à désirer. En plus, le transport coûtait cher : 100 à 150 dollars. Après réhabilitation de la route, non seulement on pouvait parcourir le même trajet en moins de 8 heures, mais aussi le coût du transport avait chuté de 100 dollars à 25, voir 13 dollars. Malheureusement on est retourné à la case départ : faute d'entretien, la route est de nouveau impraticable avec toutes les conséquences que l'on connaît.



Marie-Jeanne OSUMAKA,
Présidente de l'Union des Associations Féminines d'Opala

La réhabilitation manuelle des pistes est une source de revenu pour nous, membres des comités locaux d'entretien des routes. PRODET a créé des emplois qui nous ont permis de réduire notre pauvreté de façon remarquable. Beaucoup de membres dont moi-même nous sommes construits des maisons en matériaux durables en remplacement des cases où l'on vivait. Et nos maisons sont assez bien équipées. Nous scolarisons nos enfants sans beaucoup de peine et quelques-uns de nos enfants ont pu même franchir l'école secondaire et entamer les études supérieures.



Joséphine YAFOMO
Secrétaire du Comité local d'entretien des routes Yasendo/Opala

3.6 Performance de l'output 4



3.6.1 Progrès des indicateurs

Output 1 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau sont appliquées.					
Indicateurs	Valeur de base	Valeur année 2018	Valeur année 2019	Cible année 2019	Cible finale
Nombre des bacs ayant un système de suivi de gestion fonctionnel	1		6	6	6
Montant des recettes générées et soldes dans les comptes des Comités de Gestion des bacs (USD)	247.942 USD	371.043 USD	300.000 USD	400.000 USD	600.000 USD

3.6.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités	État d'avancement Les activités sont :			
	En avance	Dans les délais	Retardées	En sérieux retard
1. Appui à la lutte anti-tracasserie		X		
2. Sensibiliser les parties prenantes du réseau routier		X		
3. Formation des agents (politico-administratifs, PCR, TRANSCOM, percepteurs de taxes, ...) Impliqués dans la surveillance routière : respect de la réglementation, éthique, respect de la nomenclature des taxes, ...			X	
3. Appui aux aménagements et équipement de postes de pesage, missions de contrôle des surcharges				X

3.6.3 Analyse des progrès réalisés

Il convient de signaler que les barrières de pluie ne sont toujours pas installées à ce jour sur les routes de desserte agricole réhabilitées en territoire d'Opala. Ce retard d'installation et d'opérationnalisation est justifié par le fait que les dispositions réglementaires qui devraient les rendre contraignantes aux usagers sont en cours

d'examen par le nouvel exécutif provincial. En 2020, les actions d'appuis à la CPR seront envisagées, afin que l'arrêté provincial sur la gestion des barrières de pluie élaboré par le ministère provincial des ITPR et transmis au Gouvernorat soit signé.

L'installation de deux pèse-essieux aux postes de pesage a pris du retard pour la même raison .

Il a été convenu avec le FONER que pour de raison de durabilité, que les activités d'aménagement et d'équipement des postes de péage lui soient confiées. Une convention de subsides est en élaboration pour rendre cela possible. Les missions de contrôle seront effectives après l'opérationnalisation de ces postes de pesage.

En ce qui concerne la formation des agents et acteurs impliqués directement et indirectement dans la gouvernance routière, le processus de recrutement d'un Consultant externe spécialisé en la matière a été entamé, et la réalisation de cette activité se fera en premier semestre 2020.

Le bac est à considérer comme une partie de la route et sans le bac (ou autre méthode de franchissement), la route n'est pas fonctionnelle créant ainsi des points de rupture. Sans la route, le bac n'est pas aussi fonctionnel. PRODET appui le partenaire Office des Routes dans un modèle de système de gestion des bacs (outils, conception), qui garantit les investissements consentis, de préserver et de pérenniser le matériel.

Mais depuis l'expiration du protocole d'accord (engagements mutuels) en 2015, son renouvellement pose problème. Le nouveau texte en attente de la signature des parties inclus le traitement des points chauds des routes qui desservent le bac via les recettes bacs et une représentation des autorités étatiques et non étatiques locales dans le suivi des activités des bacs. Le renforcement de la gouvernance des bacs aidera non seulement à améliorer les recettes mais aussi et surtout à bien affecter les fonds pour les réparations.

Les opportunités ci-dessous ont été bénéfiques et en seront encore plus profitables pour l'accomplissement de l'output :

- Présence des partenaires étatiques disposés à travailler en étroite collaboration avec Enabel/PRODET afin d'en atteindre le résultat 4 (FONER, IPDR, CPR, DVDA, Commissariat fluvial) ;
- Présence des dynamiques locales qui promeuvent les initiatives de désenclavement ;
- Prise de conscience des enjeux du réseau multimodal par la maîtrise d'ouvrage au niveau méso (ETD) ;
- Existence d'autres programmes Enabel ainsi que la présence d'autres PTF dans la zone, renforçant ainsi la synergie des actions ;
- Avènement de la mise en place des nouvelles institutions tant à l'échelle nationales que provinciales, dont la promotion de multi modalité est inscrite dans leurs agendas ;
- Présence d'une société civile disposée à collaborer avec Enabel/PRODET pour la promotion des bonnes pratiques.

Les contraintes ci-après doivent faire l'objet de mesures de mitigation :

- Attentisme de la majorité des bénéficiaires (la notion d'auto prise en charge n'est pas encore bien intériorisée par ces derniers) ;
- Gouvernance routière en veilleuse (impunité) : des groupes de « personnes intouchables » ne semblent pas être inquiétés même s'ils sont reconnus responsables de destruction des infrastructures et ouvrages d'utilité publique ;
- Dégradation de la RN7 limitant ainsi d'autres actions qui devraient se faire dans le cadre de bonnes pratiques (exemple de l'impossibilité d'installer les pèse-essieux sur cette route, etc.) ;
- Manque d'apport concret tant matériel que financier du côté de la partie congolaise (gouvernements provincial et national).

Facteurs positifs qui influencent l'atteinte de l'output :

- Suppression des barrières de tracasseries par le Président de la République à l'occasion de l'inauguration du « pont LUBUNGA », sur la RN7 ;
- Prise de conscience des autorités locales d'appuyer matériellement et financièrement les travaux d'entretien des voies de communication ;
- Motivation des ETD de créer les cadres d'échanges qu'elles-mêmes ont baptisé cadre de concertation, d'évaluation et d'entretien routier (CCEER en sigle) ;
- Prise de conscience de quelques communautés locales à militer pour le désenclavement de leurs milieux respectifs ;
- Présence d'une équipe multidisciplinaire au sein de PRODET.

Facteurs négatifs qui influencent la non-atteinte de l'output :

- Lecture différenciée de la vision du programme entre l'équipe opérationnelle du PRODET et l'équipe d'appui (finance), ainsi que l'espace décisionnel ;
- Inconstance d'approches stratégiques de la part d'Enabel/sommet stratégique ;
- Faibles ressources financières allouées à cet output ;
- Implication timide des acteurs et agents censés régler et/ou assurer la gouvernance routière.

Résultats inattendus positifs observés en lien avec la mise en œuvre des activités prévues :

- Quelques voies de communication d'intérêt tant local que provincial ont été entretenues par les dynamiques locales.

Résultats inattendus négatifs observés en lien avec la mise en œuvre des activités prévues :

- Les routes réhabilitées par PRODET ont souffert de manque d'entretien pendant que PRODET n'a pas encore effectué le transfèrement de ces routes à la partie congolaise.

Tableau des résultats atteints attendus :

Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues	Nombre des bacs ayant un système de suivi de gestion fonctionnel	RPAA Le système a été réduit par l'OR bac par l'installation des intermédiaires financiers. Pas de protocole d'accord de gestion de bac (engagement mutuel). Valeur de cet IOV à « 6 » sous réserve de considérer la présence d'un système mais qui est peu fonctionnel ou du moins géré de manière unilatérale.
	Montant des recettes générées et soldes dans les comptes des Comités de Gestion des bacs	RPAA Valeur estimative sur base des 10 premiers mois. Sous réserve des données de novembre et décembre 2019.

4 Suivi budgétaire

	Budget	Dépenses		Solde	Taux de déboursement à la fin de l'année 2019
		Années précédentes	Année couverte par le rapport (2019)		
Total	17.000.000 €	2018 : 1.966.709,89 € 2017 : 2.864.302,15 € 2016 : 3.581.787,55 € 2015 : 2.264.194,28 € 2014 : 160.545,22 € Total : 10.837.539,10 €	2.347.482,79 €	6.814.978,11 €	78 %
Output 1	580.000 €	184.102,19 €	26.779,10 €	369.118,71 €	36%
Output 2	8.495.440 €	4.038.398,16 €	914.273,71 €	3.542.768,13 €	58%
Output 3	2.999.120 €	2.026.486,16 €	119.600,02 €	853.033,82 €	72%
Output 4	350.000 €	3.385,25 €	15.929,95	330.684,80 €	6%
Réserve budgétaire	319.283 €	0 €	0 €	319.283 €	0%
Moyens généraux	7.256.157 €	4.585.167,34 €	1.270.900,01 €	1.400.089,65 €	81%

Le taux d'exécution de l'intervention pour l'année 2019 est de 82%. Ce qui est très acceptable pour un programme de désenclavement qui œuvre dans un Etat fragile.

Un marché important de construction de ponts et de dalots pour un budget de près d'un million d'euros devait débuter en 2019. Celui-ci aurait propulsé l'intervention à plus de 100% de déboursement. Mais la procédure de MP ayant pris plus de temps que prévu, la signature des contrats ne pourra voir le jour qu'en janvier 2020 ainsi que son décaissement.

Une demande d'approbation de prolongation du programme PRODET jusqu'au 30 juin 2021 et la modification budgétaire correspondante a été introduit lors de l'unique SMCL de la fin d'année 2019. Dans la demande qui a été adoptée, des réaffectations budgétaires ont eu lieu. Cela concerne essentiellement le déplacement de budget du Résultat 3 vers les Moyens Généraux (voir PV de SMCL du 28-10-2019). C'est inéluctable, puisqu'une prolongation de programme demande un réapprovisionnement des Moyens Généraux. De plus, les budgets de la ligne entretien sont partiellement gelés puisque les anciennes routes réhabilitées sont toutes cédées à la partie congolaise pour la reprise de l'entretien par la province et les nouvelles réhabilitations sont suspendues par la décision du Gouvernement Belge en Mai 2017.

Les modifications budgétaires n'ont pas d'impact sur le taux d'exécution global mais bien sur les Outputs. Le résultat de déboursement de l'Entretien augmente significativement puisqu'une partie de ces fonds sont déplacés vers les Moyens Généraux. La stratégie mise en place pour atteindre malgré tout une mobilité sur les routes consiste à impliquer d'avantage les initiatives locales dans la prise en charge de l'entretien et des réparations des routes, ouvrages d'art.

Lors de la dernière réunion du COMPAR, les 3.000.000 d'Euros ont été retiré du programme pour une nouvelle affectation. Le taux d'exécution du programme est de 78 %.

5 Risques et problèmes

Parmi les nouveaux risques majeurs, nous avons identifié la non prise en charge du financement durable de la CPR par la Province et le risque possible pour les Initiatives locales de se voir refuser l'accès des travaux d'entretien des routes.

Au sujet de la CPR, il est urgent que celle-ci bascule pour devenir un réel cadre de concertation. Ce cadre doit pouvoir fonctionner sans surcoût que ce soit pour les salaires, les frais de fonctionnement ou autres. Malgré notre travail de sensibilisation dans ce sens, il y a encore de grandes réticentes de la part des concernés. La CPR devait renforcer la maîtrise d'ouvrage provinciale et pourtant celle-ci ne s'en soucie guère. Cette non reconnaissance de fait justifiant sans doute le manque d'implication de la Province.

La Coordination Enabel Tshopo ainsi que le management de PRODET devront envisager une rencontre avec l'exécutif provincial, afin d'échanger sur la pérennisation de la CPR. Eventuellement, une revisitations de l'arrêté portant création de la CPR permettra de la transformer en un véritable cadre de concertation et lui donnera plus de perspective pour être durable.

Un autre risque serait de voir les initiatives locales se faire refuser l'accès aux travaux d'entretien des routes par les services étatiques mandatés. En effet, la réglementation en la matière est très stricte. Seuls les services étatiques agréments peuvent effectuer les travaux de voiries excepté avec un accord écrit de leur part.

Ce risque est bien présent, nous y avons déjà été confrontés dans un programme similaire au Bandundu (PRODEKK) lors de la création du Service de cantonnement manuel provincial. Pour gérer ce genre de risque, il faudra arriver à montrer le bien-fondé de l'activité.

La Province de la Tshopo ayant dans le passé introduit un édit portant création et mise en place d'un fond provincial d'entretien de routes. En mettant en place ce dispositif, l'idéal serait de rendre opérationnel l'entretien des routes par le système de cantonnement manuel. A cet effet, le problème qui se poserait serait l'adéquation entre l'approche Enabel d'appuyer les initiatives locales d'entretien des routes, et le mécanisme d'entretien des routes que la Province compterait mettre en place.

Un problème « éternel » concerne le maintien de la déconcentration des services étatiques. La forte déconcentration des services étatiques à l'échelle nationale freine parfois l'avancement des activités ; car rien ne peut se faire au niveau provincial, sans l'aval des directions nationales et/ou générales des services tels que la DVDA, le FONER, l'OR. L'intervention du PRODET au niveau provincial a très peu d'influence sur ce problème de fond. Il doit être traité au niveau national par des actions de plaidoyers, lobbying et de conditionnalité de la part de l'ambassade de Belgique et de la direction d'Enabel lors des COMPAR. La partie belge (Représentation, Ambassade) ainsi que la partie congolaise à travers le COMPAR devront s'entendre sur les modalités

de mise en œuvre du programme, en responsabilisant un peu plus les Directions Provinciales.

Un second problème de taille se situe au niveau de l'accessibilité de nos sites d'intervention. A partir de Kisangani, une jeep 4x4 mettra deux jours pour atteindre Opala et une journée pour atteindre Isangi. Or, après la réhabilitation des routes RN7, et RP408, le temps nécessaire était de la moitié. Le problème provient du fait qu'après cession des routes à la partie congolaise, l'entretien n'a plus été financé.

Pour gérer ce nouveau problème, nous mettrons en place en 2020 un service de navette fluviale qui pourra desservir Opala (1 jour), Yanonge (1h) et Isangi (2h). Puis les véhicules prendront le relai pour courir respectivement la zone d'Opala, le site de Yatolema et la région d'Isangi chef-lieu. En somme, la multimodalité prônée pour l'évacuation des productions agricoles sera appliquée à notre logistique de déplacement.

Matrice de gestion des risques :

Identification des risques			Analyse des risques		
Description du risque	Période d'identification	Catégorie de risque	Probabilité	Impact potentiel	Total
R01/RDC1217811 - Risque de double financement des projets routiers.	01/01/2016	JUR	Moyen	Moyen	Moyen

Traitement des risques			Suivi des risques	
Action(s)	Resp.	Echéance	Progression	Statut
A01/R01/RDC1217811 - Transparence du système SIG, renforcement du Maître d'Ouvrage, communication fréquente avec le FONER et la Province. Participation à l'élaboration du PAP.	MUKENDI Philippe	N/A	Les travaux d'investissement sont peu nombreux pour avoir un double financement. Malgré tout, avec le programme des 100 jours du nouveau président, le risque est bien réel. Un des rôles dévolus à la CPR est celui de la programmation transparente des investissements et moyens.	En cours

Identification des risques			Analyse des risques		
Description du risque	Période d'identification	Catégorie de risque	Probabilité	Impact potentiel	Total
R03/RDC1217811 - Perturbation, retard, suspension ou arrêt des travaux de désenclavement suite à la lettre de suspension du Gouvernement Belge (A supprimer).	01/05/2017	DEV	Haute	Haute	Très Élevé

Traitement des risques			Suivi des risques	
Action(s)	Resp.	Echéance	Progression	Statut
A03/R03/RDC1217811 - Sensibiliser , informer la partie Belge de la nécessité de faire passer tout développement d'un pays d'abord par la réhabilitation de ses infrastructures. Et démontrer que le Gouvernement congolais est sensible à la prise en charge de ses infrastructures (cfr le programme d'urgence des 100 jours du chef de l'état dont la priorité et les budgets sont dédiés aux infrastructures.	ECT Gouvernance	31/12/2020	L'ECT INFRA de la RR maintient une communication constante avec le siège dans ce sens. Mais il faudrait aussi prévoir des actions d'information directement au Gouvernement Belge. Activité repris par Murielle Hermouet.	En cours
A06/R03/RDC1217811 - A03/R03/RDC1217811 - Procéder à la suppression des points chauds sur les axes transférés à la Province (disponibilité des fonds ?)	MUKENDI Philippe	31/12/2020		Prévu

Identification des risques			Analyse des risques		
Description du risque	Période d'identification	Catégorie de risque	Probabilité	Impact potentiel	Total
R06/RDC1217811 - Non prise en charge du financement durable de la CPR par la Province, le FONER ou les autres bailleurs.	10/12/2019	DEV	Haute	Haute	Très Élevé

Traitement des risques			Suivi des risques	
Action(s)	Resp.	Echéance	Progression	Statut
A07/R06/RDC1217811 - Revisiter l'arrêté créant la CPR pour la transformer en un véritable cadre de concertation. Ce qui lui permettra de perdurer, de fonctionner sans financement.	LOTOMBE Gérard	31/12/2020		Prévu

Identification des risques			Analyse des risques		
Description du risque	Période d'identification	Catégorie de risque	Probabilité	Impact potentiel	Total
R07/RDC1217811 - Risque que les initiatives locales se voient interdire l'accès aux travaux d'entretien des routes qui sont dans les ETD.	10/12/2020	DEV	Moyen	Moyen	Moyen

Traitement des risques			Suivi des risques	
Action(s)	Resp.	Echéance	Progression	Statut
A08/R07/RDC1217811 - Plaidoyer de la part de la CPR.	Kelekele Dieudonne (CPR)	31/12/2020		Prévu

Matrice de gestion des Problèmes :

Identification des problèmes			Analyse des problèmes		
Description du problème	Période d'identification	Catégorie du problème		Impact potentiel	
I01/RDC1217811 - Contexte institutionnel des services décentralisés. Lenteur dans la mise en œuvre effective de la décentralisation.	01/01/2015	DEV		Haute	

Traitement des problèmes			Suivi des problèmes	
Action(s)	Resp.	Echéance	Progression	Statut
A01/I01/RDC1217811 - Le Gouvernement national et provincial clarifient le rôle des STD et les relations hiérarchiques.	N/A	01/01/2018	Les nouvelles provinces sont installées et un troisième exécutif a été installé. Il n'y a pas d'administration provinciale propre. Les STD exercent la fonction. Relation parfois compliquée mais normale dans la mise en place d'une décentralisation sans moyens réels disponibles ou transparents. 3 statuts de la fonction publique (Etat, Provinces et ETD) ont été publiés. Ces statuts ne prévoient pas de liens entre les différentes fonctions publiques.	Accompli

A11/I01/RDC1217811 - Le programme doit travailler au niveau national (ECT, Représentation, Ambassade, COMPAR).		GRÉTRY Lucille	31/12/2020		Prévu
Identification des problèmes			Analyse des problèmes		
Description du problème	Période d'identification	Catégorie du problème		Impact potentiel	
I02/RDC1217811 - Faible niveau de coordination entre acteurs du secteur routier de la province (interinstitutionnels et intersectoriels)	06/11/2014	DEV		Moyen	

Traitement des problèmes			Suivi des problèmes	
Action(s)	Resp.	Echéance	Progression	Statut
A02/I02/RDC1217811 - Activités spécifiques explicitement prévues en particulier au niveau de la CPR. Missions de facilitation, dialogue et recherche de synergies confiées à la Province/ CPR.	LOTOMBE Gérard	31/12/2019	La CPR fonctionne plutôt bien mais en termes de cession de pouvoir à un maître d'ouvrage provincial (Min prov ITP), les esprits doivent encore évoluer. Les infos indispensables ne sont pas transmises spontanément ou automatiquement (p.ex. allocations budgétaires d'entretien routier) et sont obtenues par le maître d'ouvrage quasi sous la contrainte.	En cours

Identification des problèmes			Analyse des problèmes		
Description du problème	Période d'identification	Catégorie du problème		Impact potentiel	
I03/RDC1217811 - Insuffisance de RH de qualité auprès du Maître d'Ouvrage	06/11/2014	DEV		Moyen	

Traitement des problèmes			Suivi des problèmes	
Action(s)	Resp.	Echéance	Progression	Statut
A03/I03/RDC1217811 - Diagnostic des STD, renforcement des capacités des services essentiels à une maîtrise d'ouvrage compétente. Recrutements et intégration dans le cadre des agents recrutés dits "nouvelles unités". Formation par intégration dans le processus programme d'agents mis à disposition (DPO).	KIBIKONDA LUIZI Daniel	N/A	Diagnostic des STD; Conventions de subside en cours pour la CPR et l'IPDR, en préparation pour l'inspection provinciale des ITP. Le recrutement est une tâche régalienne du partenaire. Les ingénieurs DPO du PRODET sont appelés à renforcer la capacité réelle des services publics liés aux infrastructures. Résultats variés avec les DPO mais globalement positif. Au 1er Janvier 2020, les DPO PRODET sont libérés de leur service et retournent dans les administrations congolaises.	En cours
	NKAYILU LUMBANZU Joseph	31/12/2020		Prévu

A10/I03/RDC1217811 - Renforcement des capacités des Ing. DVDA dans le domaine fluvial pour l'aménagement et le balisage des rivières.			Une CSUB ou des activités sont prévues pour renforcer ce personnel dans le domaine fluvial.	
---	--	--	---	--

Identification des problèmes			Analyse des problèmes		
Description du problème	Période d'identification	Catégorie du problème		Impact potentiel	
I04/RDC1217811 - Faiblesse de capacité de participation à des MP par les PME, BE locaux. Qualité insuffisante des soumissions des Firmes locales pour les Marchés publics.	06/11/2014	DEV		Moyen	

Traitement des problèmes			Suivi des problèmes	
Action(s)	Resp.	Echéance	Progression	Statut
A04/I04/RDC1217811 - Formations avant et accompagnement pendant l'exécution des marchés. Favoriser la passation de MP par la province pour renforcer le tissu économique et les compétences locales.	KIBIKONDA LUIZI Daniel	N/A	Faiblesse réelle des entreprises en termes de matériel voire de personnel (système des "journaliers"). Impression d'avoir affaire à des commerçants plutôt qu'à des entrepreneurs. Les MP provinciaux sont rares et entourés d'une certaine opacité. Pas d'infos régulières.	En cours

Identification des problèmes			Analyse des problèmes		
Description du problème	Période d'identification	Catégorie du problème		Impact potentiel	
I05/RDC1217811 - Non suivi de la programmation de réhabilitation du réseau de désenclavement des bassins agricoles.	01/05/2017	DEV		Haute	

Traitement des problèmes			Suivi des problèmes	
Action(s)	Resp.	Echéance	Progression	Statut
A05/I05/RDC1217811 - Révision des décisions ministérielles belges qui mettent en veilleuse la politique de désenclavement par des annulations de marchés d'infrastructures indispensables. Maintien des propositions budgétaires du PRODET.	DIOP El Hadji Alioune	31/12/2020	Pas d'information à ce jour. La décision est toujours maintenue. Pas de changement.	Accompli

Identification des problèmes			Analyse des problèmes		
Description du problème	Période d'identification	Catégorie du problème		Impact potentiel	
I06/RDC1217811 - Perturbation, retard, suspension ou arrêt des travaux de désenclavement suite à la lettre de suspension du Gouvernement Belge.	01/05/2017	DEV		Haute	

Traitement des problèmes			Suivi des problèmes	
Action(s)	Resp.	Echéance	Progression	Statut
A06/I06/RDC1217811 - Réorienter le désenclavement routier par le désenclavement multimodal (évacuation des produits et des personnes par le fluvial).	MUKENDI Philippe	30/06/2021	En cours. Un Ing. Fluvial et Naval sont recrutés. Les études baseline progressent. Et un plan de désenclavement multimodal est à l'étude.	En cours
A12/I06/RDC1217811 - Traitement des points chauds des axes routier par les initiatives locales.	KIBIKONDA LUIZI Daniel	31/12/2020		Prévu

(évacuation des produits et des personnes par le fluvial).				
--	--	--	--	--

Identification des problèmes			Analyse des problèmes		
Description du problème	Période d'identification	Catégorie du problème		Impact potentiel	
I07/RDC1217811 - Faible appropriation des travaux d'entretien. Prise en charge de l'entretien des pistes non assuré par le Gouvernement congolais (Disponibilité des fonds FONER incertaine pour les routes secondaires ou de desserte agricole).	01/06/2018	DEV		Haute	

Traitement des problèmes			Suivi des problèmes	
Action(s)	Resp.	Echéance	Progression	Statut
A07/I07/RDC1217811 - Accompagnement de la Province/CPR à mobiliser les fonds FONER Lobbying auprès du FONER et de la DVDA pour la prise en charge de l'entretien régulier Appuyer la CPR, elle-même appuyée par la DPITP et la DVDA, dans la programmation, la planification. Adopter une	N/A	N/A	440 km repris par la Province et fonds FONER disponibles via OR et DVDA (pas via la Province). Vulgarisation de la nouvelle approche. Évaluation des accompagnements antérieurs. On favorise l'adoption de la	En cours

organisation pertinente pour l'entretien. Adapter les techniques ou approches d'entretien à la réalité climatique et hydrogéologique.			nouvelle approche d'entretien (e.a. enherbement maintenu). Communication au développement.	
---	--	--	--	--

Identification des problèmes			Analyse des problèmes		
Description du problème	Période d'identification	Catégorie du problème		Impact potentiel	
I08/RDC1217811 - Faiblesse de la Police Routier à faire appliquer les mesures réglementaires. Le non-respect des barrières de pluie et de la charge à l'essieu.	01/01/2016	DEV		Haute	

Traitement des problèmes			Suivi des problèmes	
Action(s)	Resp.	Echéance	Progression	Statut
A08/I08/RDC1217811 - Veiller et attirer l'attention de l'administration sur le rôle de la police routière.	LOTOMBE Gérard	N/A	Le PAIDS (programme financé par la Belgique exécuté par PNUD) a travaillé à une réglementation routière provinciale mais PRODET n'a pas été associé. Le PAIDE est arrêté et le PRODET, via la tutelle et la CPR effectue les démarches appropriées à une prise de réglementation adéquate. Sensibiliser les usagers de la route. Prendre une réglementation provinciale. Solliciter l'implication de l'état	En cours

			(Police) pour faire respecter la loi Réglementer le poids des camions à 10 T sur routes de desserte agri	
--	--	--	--	--

Identification des problèmes			Analyse des problèmes		
Description du problème	Période d'identification	Catégorie du problème		Impact potentiel	
I09/RDC1217811 - Les tracasseries persistent et démotivent les différents acteurs économiques. (A supprimer).	01/01/2015	JUR		Faible	

Traitement des problèmes			Suivi des problèmes	
Action(s)	Resp.	Echéance	Progression	Statut
A09/I09/RDC1217811 - Actions spécifiques prévues (résultat 4). Utilisation des radios communautaires pour une communication sur les tracasseries. Inventorier les taxes et redevances légales. En informer les usagers. Sanctionner les perceptions illégales.	LOTOMBE Gérard	N/A	Le nombre de tracasseries ne diminue pas; leurs montants obèrent le coût du transport et donc les prix des marchandises et celui du transport des personnes. Une étude est en cours pour confirmer le poids de cette tracasserie.	En cours

Identification des problèmes			Analyse des problèmes		
Description du problème	Période d'identification	Catégorie du problème		Impact potentiel	
I10/RDC1217811 – Lenteur dans la mise en œuvre effective de la décentralisation.	01/01/2019	DEV		Heut	

Traitement des problèmes			Suivi des problèmes	
Action(s)	Resp.	Echéance	Progression	Statut
A09/I09/RDC1217811 – Plaidoyer au niveau de Kinshasa auprès des institutions.	LOTOMBE Gérard	N/A	Le plaidoyer devrait se faire au niveau des politiques. Ce qui est très difficile pour avoir un résultat dans le délai d'un programme.	En cours

Identification des problèmes			Analyse des problèmes		
Description du problème	Période d'identification	Catégorie du problème		Impact potentiel	
I11/RDC1217811 – Difficulté d'accessibilité aux sites d'intervention.	01/01/2019	DEV		Moyen	

Traitement des problèmes			Suivi des problèmes	
Action(s)	Resp.	Echéance	Progression	Statut
A09/I09/RDC1217811 – Favoriser la mobilité pour accéder aux sites d'interventions avant le respect des normes technique des réhabilitations des routes.	KIBIKONDA Daniel	01-01-2021	Avec la nouvelle approche de développement local,	En cours

6 Synergies et complémentarités

6.1 Avec les autres interventions du portefeuille

Synergies PRODET – PRODAT :

Dans le cadre de l'appui aux dynamiques locales pour l'entretien des routes communautaires, nous constatons que les acteurs sont les mêmes que ceux de PRODAT. Il est judicieux lors des appuis aux OP de les sensibiliser pour qu'ils soient parties prenantes dans les initiatives locales d'entretien des routes.

Les essais et réceptions techniques de toutes machines électromécaniques de type machines de transformation de produits agricoles pour les activités post récoltes PRODAT sont réalisés sous la supervision de l'Expert en machine de transformation agricole qui est un ingénieur PRODET. Dans ce cadre, 49 machines de transformations agricoles PRODAT dont 15 décortiqueuses à riz, 10 moulins et 24 petites batteuses motorisées à paddy ont été essayées et réceptionnées. Des manuels de maintenances préventives de toutes ces machines sont en élaboration par PRODET.

Les machines agricoles de qualités reçues par les organisations paysannes appuyées par PRODAT et les connaissances concernant le suivi de maintenance de ces machines agricoles permettront la durabilité des machines ainsi que l'augmentation de revenu de ménages agricoles.

Synergies PRODET – EDUT :

L'énergéticien PRODET participe aux études préalables pour le lancement du marché d'installation de groupes solaires. C'est ainsi que le bilan de puissance et le dimensionnement des installations photovoltaïques pour les écoles et autres infrastructures des partenaires d'EDUT ont été pilotés par PRODET. Cette approche entre dans la valorisation des compétences personnelles des agents.

Des études sont cours pour la fabrication d'équipement individuel de flottabilité type gilet de sauvetage. EDUT se verra solliciter pour la confection des gilets par les ateliers coupe-couture qu'il appuie. Cela permettant de rapprocher les jeunes apprenants au monde de l'industrialisation.

Dans le domaine de l'environnement pour la lutte contre la déforestation, PRODET sollicite les apprenants forgerons des filières de formations techniques professionnelles pour la fabrication des presses à brique écologique et des presses à blocs stabilisés autobloquants (argilo-sableux). Les briquettes écologiques permettent d'utiliser les déchets, poussières de charbon de bois. Qui habituellement sont jetés. Ceci ayant un impact direct sur le volume de charbon de bois consommés et joue en faveur de l'assainissement de nos villes. Les blocs stabilisés sont fabriqués à partir de sol argileux et de 10% de ciment. Dans les étapes de fabrication, il n'y a pas de consommation de bois tout comme c'est nécessaire pour la fabrication des briques cuites. L'impact environnemental est indéniable.

Synergie PRODET – PRODAT – EDUT :

En outre, dans le cadre de leurs acquisitions des fournitures et/ou la construction de bâtiments (bâtiments scolaires, dépôts de stockage de produit agricole etc), les experts thématiques du PRODET sont mis à contributions dans l'élaboration des termes de référence, l'attribution, le suivi

des travaux et la réception de ceux-ci. Il en est de même pour les fournitures (Groupe électrogène, unités de transformation agricole).

Tableau des synergies inter-programmes :

PRODAT-PRODET	<ul style="list-style-type: none"> • Appuyer les dynamiques locales pour l'entretien des voies communautaires (par les OP) • Expert mécanicien de PRODET peut renforcer les capacités en maintenance des unités de transformation chez PRODAT
EDUT-PRODET	<ul style="list-style-type: none"> • Formations modulaires (I.e. mécanique, électricien, menuisier, construction) • Stages de professionnalisation • Chantier école construction navale • Production de gilets de sauvetage en base de déchets et autres
EDUT-PRODET-PRODAT	<ul style="list-style-type: none"> • Focus sur l'aspect environnementale : formation en production des briquets écologique ; végétalisation des routes ; formation sur récupération et recyclage (sachets pour en faire des routes) • Concertation locale et provinciale • Formation des formateurs • Garder la vision large (thèmes transversaux) • Promouvoir l'entrepreneuriat féminine • Promotion de la chaîne de valeur agricole • Suivi des infrastructures (étude et suivi)

6.2 Avec les projets pour tiers

Les synergies pour les projets pour tiers pourront sans doute voir le jour en 2020 sur un programme de désenclavement financé par le FONAREDD sur les territoires de la Tshopo et environnement.

6.3 Autres synergies et complémentarités

Synergies PRODET – CIFOR (U.E.) :

Durant les préliminaires de nos actions environnementales, nous avons rencontré le CIFOR afin de choisir des activités complémentaires à leurs actions. Le CIFOR travaille sur la reforestation, l'agroforesterie et l'amélioration de la carbonisation du charbon de bois. Comme le PRODAT fait également de l'agroforesterie, nous avons choisis une niche complémentaire au CIFOR qui aura le plus d'impact sur la lutte contre la déforestation. Raison pour laquelle, nous travaillons sur la promotion de l'utilisation des foyers améliorés, sur les briquettes écologiques et sur les blocs stabilisés au ciment.

Synergie PRODET – PNMLS :

La sensibilisation sur le VIH SIDA et Ebola en collaboration du PNMLS et les HGR des proximités ayant comme cible 300 participants dont les autorités administratives locales, des leaders religieux ainsi que des organisations paysannes.

7 Thèmes transversaux

7.1 Environnement et changement climatique

Les forêts de la RD CONGO couvrent environ 155 millions d'hectares, soit 66% de la superficie nationale. C'est la deuxième plus vaste forêt tropicale du monde. Chaque année la République Démocratique du Congo (RD CONGO) qui dispose des ressources forestières estimées à 57% des forêts africaines, perd environ 500.000 ha de forêts. Cette dégradation avancée du tissu forestier pourrait plonger la RD CONGO dans une situation écologique intenable.

Face au besoin énergétique en forte croissance, la population recourt à la braise et au bois de chauffe pour cuire les aliments. Cette façon de faire est nuisible pour les forêts qui environnent la ville.

C'est dans ce cadre que le projet soutient la promotion des équipements performants de cuisson (foyers améliorés). Pour l'année 2019, les forgerons ont bénéficiés de plusieurs formations sur la conception du foyer amélioré du type Jiko Jambart et la conception et l'utilisation de la presse manuelle à bio charbons avec l'expertise des ingénieurs locaux.

Les techniques de recyclage des déchets biodégradables et transformation en briquettes bioécologiques ont été vulgarisés à travers 4 sessions de formation ayant ciblées 200 femmes des ménages des différentes couches de la population qui vivent dans les quartiers périurbains de la ville de Kisangani (quartiers à faible desserte en électricité).

Pour la construction, la ville de Kisangani est marquée par un contexte de forte croissance démographique et de pression urbaine inédite.

La plupart des constructions sont faites en briques cuites, principalement à cause de la cherté des matériaux de construction (béton, tôle...), de la déficience de financement dans ce secteur (prêts immobiliers peu pratiqués et à un taux de 15% minimum, absence de banque de l'habitat...) et par le peu d'acteurs privés crédibles et formés dans le secteur formel. Le secteur informel fournit la quasi-totalité des briques cuites utilisées dans la construction.

Les impacts environnementaux sont nombreux dans la fabrication des briques :

- Exploitation anarchique des carrières d'argile ;
- Utilisation de bois de chauffe.

En bref, la production est nuisible à l'environnement : érosion et dégradation des sols, déperditions énergétiques et émission de gaz à effet de serre.

Ainsi, PRODET s'inscrit dans ce contexte pour venir en aide à la population en permettant le passage d'une offre de logement non écologique à une offre d'habitat plus économique, écologique et propre. Le projet appuie les artisans à produire des machines manuelles pour la production des briques stabilisées.



Photo : Briquettes écologiques et blocs stabilisés, production locale.

En collaboration avec la Coordination Provinciale de l'environnement, le PRODET a contribué et appuyé les activités commémoratives de la journée mondiale de l'environnement le 05 juin 2019.

Un état des lieux sur la sécurité de la circulation routière a été mené dans la zone d'intervention y compris la ville de Kisangani avec l'expertise d'Handicap Internationale (HR) en collaboration du partenaire CPR.

Cette année 2019, conformément au plan de gestion environnemental, l'ACE a effectué des missions d'inspection environnementale sur les sites Enabel de construction des bâtiments et de ponts (Opala, Isangi, Banalia). Un rapport annuel avec des recommandations est disponible. Dans l'ensemble, le bilan est positif mais certaines améliorations sont encore possibles.

7.2 Genre

Une journée a été retenue au cours du mois de mars 2019 pour renforcer les capacités du personnel en Genre d'une part et, de l'autre, faire le point sur l'intégration du genre dans la mise en œuvre du programme. Le résultat est une prise de conscience sur la promotion du Genre dans les activités du programme.

En partenariat avec le Ministère provincial du Genre, le programme provincial a sensibilisé près de 300 femmes et près de 70 hommes sur les violences faites à la femme. Cette activité a eu lieu au niveau de chacune des 5 antennes. Elle ciblait principalement les bénéficiaires de PRODAT et PRODET (OPA, CVD...).

Au cours de l'année, la cellule Genre a effectué à travers la zone d'intervention des missions d'identification et de documentation des bonnes pratiques en matière de genre. L'objectif était de voir si tous les efforts fournis en ce domaine ont déjà porté quelques fruits. Initiée par PRODAT, cette activité concernait également PRODET dans la mesure où les bénéficiaires du premier (membres des OPA) se retrouvent parmi les bénéficiaires du second (CVD, CLER).

Quelques bonnes pratiques ont été identifiées :

- La réduction de la division du travail basée sur le sexe ;
- La gestion consensuelle du revenu du ménage ;

- L'accès des femmes aux postes de responsabilité au sein des organisations mixtes ;
- La reconnaissance des droits et de la dignité de la femme au sein de ménages.

7.3 Emplois décents

Le programme a mené certaines activités de formation sur la fabrication de charbon vert appelé aussi briquettes écologiques et sur la fabrication des foyers améliorés dans le cadre de la promotion des sources énergétiques et des équipements performants de cuisson. Cette méthode permet d'obtenir un impact plus important sur la création d'emplois décents et d'éradication de la pauvreté. Le programme contribue non seulement à valoriser les déchets ménagers (et de la récolte) et à procurer un revenu complémentaire aux ménages mais aussi à créer une capacité locale en formant et développant des petites unités capables de fabrication et de vente des briquettes et foyers améliorés avec un fort pourcentage d'utilisation des matériaux locaux. Elle augmente les chances d'une pérennisation des actions au niveau des bénéficiaires après la période de financement du programme.

Le programme a mené les activités dans plusieurs chantiers (bacs, ponts, bâtiments...), qui a créé d'emplois temporaires et permanents (en homme jours). Il faut souligner que dans certains sites les travaux sont en phase de démarrage, des précisions sur les chiffres seront données à la fin des travaux dans les différents chantiers.

8 Leçons apprises

8.1 Les succès

Le PRODET est bien apprécié par ses actions dans les territoires de la Tshopo. Il est le seul programme de désenclavement dans la Province.

Pour rappel, l'ensemble du Projet consiste au désenclavement des bassins de production agricole par la réhabilitation des routes de desserte agricole dans les trois territoires de la Province. Ce qui fut fait avec succès dans le territoire d'Opala avant la mesure de suspension.

Ces routes de desserte agricole sont en interconnexion avec le réseau de Route National et Provincial dont la reprise de l'entretien par la Province n'a pas été effective diminuant ainsi l'impact des travaux.

Au plus fort de la mise en œuvre du PRODET, le programme a suscité un vif intérêt aussi bien au niveau de la population directement bénéficiaire que celles des autres catégories sociales notamment les autorités Politico-administratives, les personnels médicaux et paramédicaux, etc. Suite au déclin du réseau primaire (RN et RP), des actions de mimétisme ont vu le jour au sein d'initiatives locales qui ne voulaient pas se résigner à ne plus avoir de mobilité.

L'identification des dynamiques locales qui entretiennent sur leurs propres routes de desserte agricole sans appui du programme constitue alternative intéressante vers la durabilité. L'appui et le renforcement des capacités des dynamiques locales identifiées contribueront à créer une capacité régionale capable de concevoir et de réaliser des travaux de construction et d'entretien des routes en utilisant des matériaux locaux. Cette approche constituera une expérience forte et

intéressante et surtout une lueur d'espoir dans la prise en charge d'entretien des routes mais aussi dans la promotion de l'entrepreneuriat communautaire. Elle permettra l'adhésion des populations locales et le contrôle par elles de toutes actions.



Photo : Travaux de construction d'un pont en bois par une initiative locale (Territoire de Isangi).

La multitude d'échanges, plaidoyers (contacts) entre le Ministère Provincial des ITPR, CPR et le FONER ainsi que l'implication des autorités locales (ETD) dans la problématique d'entretien des routes de desserte agricole de leurs entités, met en évidence une réelle prise de conscience pour des actions d'entretien des routes du réseau primaire (RN, RP) mais aussi du fonctionnement durable de la CPR.

La création d'une base de données des pistes, ouvrages d'art et autres points singuliers à l'aide d'un Système d'Information Géographique (SIG), d'une cartographie numérisée, permet de préserver l'historique des interventions, pour une bonne gestion et suivi du réseau au niveau de la province. Actuellement, ce SIG est logé au sein de MPITPR.

En mars 2019, à l'occasion de l'inauguration du pont LUBUNGA, le président de la république avait pris la décision de faire supprimer toutes les barrières illégales de la province de la Tshopo. Cela faisant suite aux plaintes formulées de la Société Civile. Ce succès perdure jusqu'à ce jour.

Succès enregistrés	Leçons apprises	Changements visés
Adaptation au contexte de la part des populations	La population fait preuve d'une grande résilience.	Prise en charge de la mobilité des biens et des personnes par les initiatives locales.
Réouverture de routes et construction de ponts non programmés par le programme, par les activités d'entretien des initiatives locales.	Il est possible de compter sur les Dynamiques locales pour maintenir une mobilité sur les axes routiers.	Approche de développement local durable.
Synergies grandissantes entre les programmes.	Développer la complémentarité évidente des 4 programmes provinciaux	Avoir un vrai programme intégré.
Suppression des tracasseries policières et administratives sur le réseau routier de la Tshopo.	La gouvernance politique est cruciale pour l'atteinte des changements.	Instauration d'un état de droit.

8.2 Les défis

Les défis à relever dans le secteur routier de la province de la Tshopo sont énormes. Le manque d'un mécanisme de financement régulier de l'entretien des routes reste le principal défi du secteur. Cet état des choses ne permet pas aux différents acteurs étatiques ou non-étatiques de mener convenablement leurs activités devant aboutir à la réduction de la pauvreté.

Suite à cette difficulté majeure, la nécessité de réorienter les travaux de réhabilitation en priorisant les axes fluviaux suivant leur importance était donc évident. Cette année, une priorisation des axes fluviaux a réhabiliter a eu lieu en gardant à l'esprit d'avoir un réseau cohérent en tenant compte :

- De l'accessibilité vers les pistes réhabilitées des bassins de production (routes de desserte agricole) ;
- De l'importance des rivières pour le désenclavement ;
- De la présence de dynamiques locales à former et équiper en vue de l'entretien des rivières.

Nonobstant cette envie de « faire » de la part des dynamiques locales, plusieurs constats ont été enregistrés. Ils sont d'ordre structurel, financier et matériel. Les initiatives locales fonctionnent avec quelques cotisations des membres et avec les mêmes matériels qu'ils utilisent aux travaux de champs et donc non adaptés à l'entretien des pistes. Ces dynamiques font preuve d'une faible capacité technique. La synergie avec les CLERS et CoordiCLER pourrait permettre la transmission des compétences techniques vers les dynamiques locales.

De manière générale, un problème de suivi par les autorités locales (ETD) est observé suite au manque de notions techniques sur la structuration et même sur l'entretien routier. Cet aspect de chose fait que certaines autorités ne se rallient pas de façon très impliquées aux actions des dynamiques locales d'entretiens des pistes.

Un autre grand défi concerne la séparation de la gestion financière et de la gestion technique des bacs. A ce jour, et malgré notre insistance, l'OR bacs continue à gérer de manière unilatérale les recettes des bacs sans transparence aucune (aucune réunion du comité de pilotage élargi).

L'OR bacs essaie tant bien que mal de maintenir ses bacs en activité en réalisant des réparations de fortune. Pour les plus grosses pannes, il compte sur son partenaire exclusif qui est Enabel. Suite à nos activités de sensibilisation, certaines consciences provinciales se sont penchées sur le problème mais les actions marquantes manquent jusqu'à ce jour. L'accord cadre de gestion des bacs est en attente de la signature des deux parties depuis plus d'un an. L'accord vise l'amélioration de gestion des bacs par la mise en place des comités de suivi du système de gestion impliquant toutes les parties prenantes y compris la partie non étatique. Sans doute, l'unique voie de sortie pourra provenir de la prise en main du parc des bacs par la province en gardant l'OR bacs dans son rôle technique pour les réparations et l'entretien de ceux-ci.

Défis / difficultés rencontrés	Leçons apprises
Faible appropriation des acquis du programme par la partie congolaise.	- L'Etat ne mobilise pas les fonds nécessaires à bon escient, malgré l'existence du FONER et de multiples taxes en vigueur ; nécessité d'évoluer vers une réelle décentralisation et fiscalité locale
Prise en charge des STD par l'Etat	- L'ensemble des agents sont à présent immatriculés (processus à poursuivre vers la mécanisation)
Appropriation et le renforcement de la maîtrise d'ouvrage au travers de la CPR.	- La création de cadre de concertation par les PTF ne sont pas durable. Cela ne sert à rien de s'obstiner dans cette voie. Il faut privilégier les cadres de concertation existants.

8.3 Synthèse des enseignements tirés

Enseignements tirés	Public cible
Lors de la priorisation des bassins de production sur base de la matrice multicritère, mieux tenir compte des contraintes de désenclavement (éloignement, niveau de dégradation, état du réseau primaire d'accès).	Interventions, Représentation, départements EST de Enabel Bruxelles
Dans le programme de désenclavement des bassins de production agricole, se limiter à réhabiliter et entretenir uniquement les routes de dessertes agricoles qui sont en interconnexion avec le réseau routier primaire (RN, RP) en bonne état ou un réseau fluvial majeur.	Interventions,
Réduire le nombre de km de route à réhabiliter (Réduire la zone d'intervention) si les contraintes d'accessibilités des bassins demandent de travailler sur des RN, RP (fort trafic et fortes charges) qui exigent des standards de réhabilitation plus élevés et plus couteux.	Intervention, Représentation
Avoir une approche d'intervention qui soit autonome et ne dépende pas de conditionnalité vis-à-vis de l'Etat congolais. Ce approche pourra évoluer quand un état de droit sera instauré.	Intervention, Représentation, départements EST de Enabel Bruxelles
Ne pas négliger d'impliquer les ETD dans l'approche de l'entretien des routes de desserte agricole car ils sont le maître d'ouvrage des routes de desserte agricole.	Représentation, départements de Enabel Bruxelles,
Tenir compte de manière objective de la pertinence, de l'efficacité, de l'efficacité de la durabilité et des risques comme conditionnalité de mise en œuvre des activités.	Intervention,
Prendre en compte le bras de levier que constitue la Société Civil et la FEC sur les questions de redevabilité du partenaire provincial.	Intervention,

9 Pilotage

9.1 Modifications apportées à l'intervention

Jusqu'en 2018, les travaux de réhabilitations des rivières se sont limités aux phases exploratoires suite à l'absence d'un expert fluvial. Un renforcement en expert de l'équipe du programme désenclavement s'est mis en place et un changement de stratégie s'est opéré au niveau des Résultats 2 et 3, avec de nouvelles approches pour amplifier l'impact du programme désenclavement et pallier à la déficience des travaux d'entretien des routes cédées. Les stratégies ont été définies et mis en place pour les activités du Résultats 1 et 4 ainsi que les thèmes transversaux, ont été relancés ou renforcés.

Tenir compte de manière concrète de la pertinence et de la durabilité comme conditionnalité de mise en œuvre des activités. L'intégration d'une évaluation de l'utilité ou de l'intérêt économique, dans les activités du programme. Ces évaluations ou ces études sont réalisées par l'Economiste Mobilité. Elles mettent en avant les aspects de rentabilité et de viabilité à long terme.

Depuis 2019, implication directe de la Société Civile (SOCI) et Fédération des Entreprises du Congo (FEC) dans les activités du programme dans le respect de leurs mandats respectifs et stimulation des espaces de dialogue multi-acteurs. La présence d'une société civile à l'action percutante, capable de défendre les intérêts de la communauté, de se mobiliser pour protéger les ouvrages réhabilités et faire office d'instance de veille et de contre-pouvoir vis-à-vis des acteurs étatiques et privés, pourra contribuer à l'amélioration de la gouvernance des affaires publiques et la disparation de pratiques corruptives dans le secteur du désenclavement.

En 2020, relancer les activités du Centre de Formation et de Perfectionnement (CFP 490) du personnel technique bacs (navigant) de l'Office des Routes (OR). Il s'agit de donner une réponse à l'insuffisance du personnel navigant qualifié indispensable pour la navigation dans les eaux de la Tshopo en particulier et de la partie orientale de la RDC en générale.

Et bien sûr, appuyer et promouvoir les initiatives locales d'entretien des routes. Elles pourront faciliter l'évacuation des biens et des personnes de manière durable.

9.2 Décisions prises par le Comité de pilotage et suivi

Décision à prendre		
Décision à prendre	Période d'identification	Source
D09/RDC1217811 - Approbation de la prolongation du programme PRODET jusqu'au 30 juin 2021 et la modification budgétaire correspondante.	28 octobre 2019	Rapport de la Réunion du Comité de pilotage du 28/10/2019

Action			Suivi	
Action(s)	Resp.	Echéance	Progression	Statut
Modification budgétaire	ATI responsable PRODET	Q1 2020	Travail effectué en collaboration avec le RAFL.	Exécuté

9.3 Réorientations stratégiques envisagées

Etant donné que le programme court à sa fin, les réorientations stratégiques correctionnelles ci-après sont préconisées, afin d'en espérer l'acheminement vers l'outcome escompté :

Axe stratégique 1 : Renforcer la maîtrise d'ouvrage et le maître d'œuvre au niveau provincial pour le transport fluvial.

- Appuyer la mise en place du bureau des cours d'eau de la DVDA à Kisangani, étant donné que ce service pour l'instant n'est opérationnel qu'à Kinshasa, et inexistant dans les Provinces ;
- Relancer le centre de formation et de perfectionnement de personnel navigants ;
- Appuyer le Commissariat fluvial sur le plan opérationnel.

Axe stratégique 2 : Réhabiliter un réseau multimodal

- Sécuriser la navigation par l'accélération du processus d'aménagement, de balisage;
- Promouvoir la construction de prototypes de baleinière améliorées afin d'en sécuriser le transport fluvial ;
- Renforcer les capacités de constructeurs de baleinière, navigants, armateurs et les équipes du commissariat fluvial.
- Introduire de nouveaux matériaux de construction de bâtiment (blocs en terre stabilisé) ;
- Former les ouvriers à l'utilisation des nouveaux matériaux de construction introduits ;
- Appuyer la création des unités de production de machine à blocs et à briquettes écologiques ;
- Appuyer le SNHRU pour la vulgarisation et la sensibilisation en milieu rural, de ces nouveaux matériaux pour l'habitat amélioré ;
- Promouvoir la construction des bâtiments bioclimatiques (écoles, entrepôts, centres de santé) ;

Axe stratégique 3 : Renforcer les mécanismes d'entretiens ainsi que de maintenance des routes, ouvrages d'art & voies fluviales

- Appuyer dans le cadre de réhabilitation du Réseau multimodal, l'entretien des cours d'eaux et réseaux routiers, par la valorisation des dynamiques locales ;
- Appuyer la mise en place des dispositifs et mécanismes de financement local et durable d'entretien des voies de communication.

Axe stratégique 4 : Promouvoir les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal

- Appuyer la diffusion de l'information sur la bonne gouvernance routière ;
- Appuyer la promotion de l'utilisation des équipements de protection fluviale ;
- Appuyer la production et la diffusion des albums de navigation pour le réseau fluvial de la Tshopo ;
- Renforcer les capacités des exploitants fluviaux, du personnel navigant des bacs et élèves menuisiers appuyés par EDUT (navigants, constructeur de baleinière) ;
- Renforcer la Synergie inter programme dans les secteurs bacs, naval et fluvial (stage professionnel, participation au chantier école, ...) ;

- Renforcer le respect de normes environnementales pour tous les travaux de construction et réhabilitation (ouvrages de franchissement, bâtiment, voies de communications) ;

Axe stratégique 5 : Appuyer la nouvelle approche développement local et territorial

- Soutenir l'émergence de l'espace public-local d'échanges entre les acteurs locaux et acteurs étatiques, afin d'en inciter le jaillissement du processus de développement local et territorial.

Renforcer le développement agricole et socioéconomique durable selon une approche territoriale / locale, en mettant notamment l'accent sur l'insertion professionnelle et les dynamiques locales d'entretien des voies de desserte agricole. La théorie du changement paraît bien adaptée à cette approche de développement local (sur base d'une vision commune).

9.4 Recommandations

Recommandations	Acteur	Date limite
Description des recommandations	L'acteur responsable de la (dés)approbation de la recommandation	p. ex., Q1, Q2, Q3 ou Q4 de l'année suivant celle du rapportage
Mettre en œuvre l'approche développement local sur la zone pilote	PRODET / ATI PRODET	Q4
Mettre l'accent sur les dynamiques locales d'entretien des voies de dessertes agricoles (pistes et biefs navigables)	PRODET, PRODAT / ATI Resp. PRODET et ATN RC	Q4
Mettre l'accent sur la réhabilitation et l'entretien des rivières pour obtenir un réseau cohérent en tenant compte de l'accessibilité vers les pistes réhabilitées/entretenu (par les dynamiques locales) des bassins de production qui débouchent aux rivières.	PRODET (Ing. Fluvial)	Q4
Renforcer les ETD dans leurs capacités de la maîtrise d'ouvrage car elles sont en réalité les maîtres d'ouvrage des routes de desserte agricoles conformément aux dispositions constitutionnelles.	PRODET	Q3
Renforcer les synergies inter-programmes devant les évidences de complémentarités pour avoir comme résultat un programme intégré.	PRODET, PRODAT, EDUT.	Q4
Renforcer les collaborations avec les autres PTF (CIRAF, PROROUTES) afin de travailler dans une complémentarité.	ATI PRODET, PTF	Q4
Le service Admin/Fin/Log est au service des opérationnels et doit, dans la mesure du possible et en respect des procédures trouver des solutions pour régler les cas particuliers.	Opérationnels et Admin/Fin/Log	Q1

10 Annexes

10.1 Critères de qualité

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

2. EFFICIENCE DE LA MISE EN ŒUVRE JUSQU'À CE JOUR : le degré dans lequel les ressources de l'intervention (fonds, expertise, temps, etc.) ont été converties en résultats de façon économe.				
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins deux 'A, pas de 'C ni de 'D' = A; Deux fois un 'B, pas de 'C ni de 'D' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D</i>				
Évaluation de l'EFFICIENCE : note totale	A	B	C	D
		X		
2.1 Dans quelle mesure les inputs (finances, RH, biens & équipements) sont-ils correctement gérés ?				
	A	Tous les inputs sont disponibles à temps et dans les limites budgétaires.		
X	B	La plupart des inputs sont disponibles dans des délais raisonnables et ne nécessitent pas d'ajustements budgétaires considérables. Une certaine marge d'amélioration est cependant possible.		
	C	La disponibilité et l'utilisation des inputs posent des problèmes qui doivent être résolus, sans quoi les résultats pourraient courir certains risques.		
	D	La disponibilité et la gestion des inputs comportent de sérieuses lacunes qui menacent l'atteinte des résultats. Des changements considérables sont nécessaires.		
2.2 Dans quelle mesure la mise en œuvre des activités est-elle correctement gérée ?				
	A	Les activités sont mises en œuvre dans les délais.		
X	B	La plupart des activités sont dans les délais. Certaines sont retardées, mais cela n'a pas d'incidence sur la fourniture des outputs.		
	C	Les activités sont retardées. Des mesures correctives sont nécessaires pour permettre la fourniture sans trop de retard.		
	D	Les activités ont pris un sérieux retard. Des outputs ne pourront être fournis que moyennant des changements majeurs dans la planification.		
2.3 Dans quelle mesure les outputs sont-ils correctement atteints ?				
	A	Tous les outputs ont été et seront plus que vraisemblablement livrés dans les temps et de bonne qualité, ce qui contribuera aux outcomes planifiés.		
X	B	Les outputs sont et seront plus que vraisemblablement livrés dans les temps, mais une certaine marge d'amélioration est possible en termes de qualité, de couverture et de timing.		
	C	Certains outputs ne s(er)ont pas livrés à temps ou de bonne qualité. Des ajustements sont nécessaires.		
	D	La qualité et la livraison des outputs comportent et comporteront plus que vraisemblablement de sérieuses lacunes. Des ajustements considérables sont nécessaires pour garantir au minimum que les outputs clés seront livrés à temps.		

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

4. DURABILITÉ POTENTIELLE : le degré de probabilité de préserver et reproduire les bénéfiques d'une intervention sur le long terme (au-delà de la période de mise en œuvre de l'intervention).				
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins 3 'A', pas de 'C' ni de 'D' = A; Maximum 2 'C', pas de 'D' = B ; Au moins 3 'C', pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D</i>				
Évaluation de la DURABILITÉ POTENTIELLE : note totale	A	B	C	D
				X
4.1 Durabilité financière/économique ?				
	A	La durabilité financière/économique est potentiellement très bonne : les frais liés aux services et à la maintenance sont couverts ou raisonnables ; les facteurs externes n'auront aucune incidence sur celle-ci.		
	B	La durabilité financière/économique sera vraisemblablement bonne, mais des problèmes peuvent survenir en raison notamment de l'évolution de facteurs économiques externes.		
	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.		
X	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.		
X	B	L'intervention a bénéficié, en général, de l'appui de la politique et des institutions chargées de la mettre en œuvre, ou à tout le moins n'a pas été gênée par ceux-ci, et cet appui se poursuivra vraisemblablement.		
	C	La durabilité de l'intervention est limitée par l'absence d'appui politique. Des mesures correctives sont requises.		

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

10.2 Cadre logique

Logique d'intervention	IOV	Distinction Genre	Pilot	Unité	Fréquence de collecte	Début - fin mesurément	Hypothèses
Objectif global : Les revenus des exploitations familiales dans les zones cibles du district de la Tshopo sont augmentés grâce à une relance durable de la production agricole et contribuent à la réduction de la pauvreté	Revenus des ménages agricoles	Oui		Fc			<ul style="list-style-type: none"> • La stabilité politique et sécuritaire est assurée • Les autorités s'engagent entièrement dans la pérennisation de l'entretien et y contribuent financièrement • RH programme trouvées • Respect de la contribution congolaise (en particulier financement FONER)
Objectif spécifique : Le coût de transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable (Nombre de plaintes de tracasseries, Pourcentage des véhicules surchargés, Cas de non-respect des barrières de pluie diminue...)	Revenus des ménages agricoles	Oui	Oui	Fc	Semestrielle	2015-2019	
	Nombre de bénéficiaires directs		oui	Nombre	Annuel	2015-2020	
	Longueur du réseau multimodale	Non	Oui	Km	Annuel	2015-2019	<ul style="list-style-type: none"> • La stabilité politique et sécuritaire est assurée • Les autorités s'engagent entièrement dans la pérennisation de l'entretien et y contribuent financièrement • RH programme trouvées • Respect de la contribution congolaise (en particulier financement FONER)
	Variation du coût des transports des biens	Non	Oui	%	Trimestre	2018-2021	

	Taux de maîtrise d'ouvrage effective au niveau de la Province	Non	Non	%	Semestre	2015-2019	
	Variation du temps de parcours sur les axes routiers réhabilités et /ou entretenus	Non	Oui	Heures	Annuel	2015-2019	
	Variation du trafic sur les voies routières et fluviales réhabilitées et entretenues	Non	Oui	Nombre	Mensuel	2015-2019	
	Nombre de bassins de production désenclavés	Non	Oui	Nombre	Annuel	2015-2019	
Logique d'intervention							
Résultat 1 : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée	Nombre des personnes formées en lien avec la maîtrise d'ouvrage	Oui	Non	Nombre	An	2015-2019	<ul style="list-style-type: none"> • Mise à disposition par le partenaire du personnel adéquat à tous les niveaux • Implication de l'exécutif Provincial • Bon niveau de coordination entre acteurs au niveau de la province (interinstitutionnels et intersectoriels)
	Montant cumulé investis par la Province dans l'entretien du réseau multimodal réhabilité par Enabel	Non	Non	FC	An	2015-2019	
	Longueur de voies routières réhabilitées par Enabel et prises en charge en entretien par le gouvernement Provincial	Non	Non	Km	Semestriel	2016-2019	

Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité	Taux d'exécution du Plan de Gestion Environnementale et Sociale	Non	oui	%	Semestre	2019-2021	<ul style="list-style-type: none"> • PME et ONG trouvées pour les travaux • Bureaux d'études trouvés • Partenariat bacs approfondi
	Nombre de personnes formées spécialisées en HIMO	Oui	Non	Nombre	Semestre	2015-2019	
	Longueur de voies routières réhabilitée	Non	Non	Km	Semestre	2015-2019	
	Longueur de ponts (ML) construits/ réhabilités	Non	Non	MI	Semestre	2015-2019	
	Nombre de passages sous route construits/Réhabilités	Non	Non	Nombre	Semestre	2015-2019	
	Nombre de bacs réhabilités	Non	Non	Nombre	Semestre	2015-2020	
	Nombre d'embarcadères construits ou réhabilités		Non	Nombre	Semestre	2019-2021	
	Longueur de rivière aménagée	Non	Non	Km	Annuelle	2019-2021	
	Longueur de rivière balisée	Non	Non	Km	Annuelle	2019-2021	
	Nombre de sites de ruptures des charges aménagés	Non	Non	Nombre		2019-2021	
	Nombre de personnes formées dans le secteur fluvial.	Oui	Non	Nombre	Annuel	2019-2021	
Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	Longueur de routes entretenus par les CLER	Non	Non	Km	Semestre	2015-2019	
	Longueur de voies fluviales entretenues par	Non	Non	Km	Semestre	2019-2021	

	le CLESB et/ou initiatives locales						
	Représentativité de femmes impliquées dans les activités du programme		Oui	Taux	Annuel	2015-2019	
Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues	Nombre des bacs ayant un système de suivi de gestion fonctionnel	Non	Non	Nombre	Semestre	A partir de 2019	
	Montant des recettes générées et soldes dans les comptes des Comités de Gestion des bacs		Oui	USD		2015-2019	

10.3 Aperçu des MoRe Results

Résultats ou indicateurs du cadre logique modifiés au cours des 12 derniers mois ?	Oui
Rapport Baseline enregistré dans PIT ?	Oui le rapport Baseline PRODET est enregistré dans PITWEB
Planning de la MTR (enregistrement du rapport)	Février 2018
Planning de l'ETR (enregistrement du rapport)	Mars 2021 (estimation)
Missions de backstopping depuis le 01/01/2016	Mars 2016, Mars 2017
Missions de backstopping prévues	Mars 2020 (estimation)

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

Étiquettes de lignes	Budget A	Budget B	Total Budget	Requisitions	Purchase orders	GRN + Reg. Invoices	Total commitments	Actuals	Available
RDC1217811	20 000 000,00	0,00	20 000 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13 185 021,89	6 814 978,11
RDC1217811_A	14 006 560,00	-1 582 000,00	12 424 560,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7 328 954,54	5 095 605,46
RDC1217811_A01	580 000,00	0,00	580 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	210 881,29	369 118,71
RDC1217811_A0101	100 000,00	0,00	100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	43 868,19	56 131,81
RDC1217811_A0102	180 000,00	0,00	180 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13 865,90	166 134,10
RDC1217811_A0103	100 000,00	0,00	100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20 108,87	79 891,13
RDC1217811_A0104	200 000,00	0,00	200 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	133 038,33	66 961,67
RDC1217811_A02	8 475 440,00	20 000,00	8 495 440,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 952 671,87	3 542 768,13
RDC1217811_A0201	20 000,00	0,00	20 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	839,28	19 160,72
RDC1217811_A0202	400 000,00	0,00	400 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	105 500,52	294 499,48
RDC1217811_A0203	50 000,00	0,00	50 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20 491,59	29 508,41
RDC1217811_A0204	100 000,00	0,00	100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	58 837,02	41 162,98
RDC1217811_A0205	7 700 000,00	0,00	7 700 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 584 405,22	3 115 594,78
RDC1217811_A0206	205 440,00	20 000,00	225 440,00	0,00	0,00	0,00	0,00	182 598,24	42 841,76
RDC1217811_A03	4 601 120,00	-1 602 000,00	2 999 120,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 146 086,18	853 033,82
RDC1217811_A0301	100 000,00	0,00	100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 626,14	96 373,86
RDC1217811_A0302	200 000,00	35 000,00	235 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	202 669,68	32 330,32
RDC1217811_A0303	3 700 000,00	-1 877 000,00	1 823 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 546 470,37	276 529,63
RDC1217811_A0304	370 000,00	0,00	370 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	38 894,84	331 105,16
RDC1217811_A0305	231 120,00	240 000,00	471 120,00	0,00	0,00	0,00	0,00	354 425,15	116 694,85
RDC1217811_A04	350 000,00	0,00	350 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	19 315,20	330 684,80
RDC1217811_A0401	100 000,00	0,00	100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7 759,81	92 240,19
RDC1217811_A0402	100 000,00	0,00	100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10 322,88	89 677,12
RDC1217811_A0403	150 000,00	0,00	150 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 232,51	148 767,49
RDC1217811_X	319 283,00	0,00	319 283,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	319 283,00
RDC1217811_X01	319 283,00	0,00	319 283,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	319 283,00
RDC1217811_Z	5 674 157,00	1 582 000,00	7 256 157,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5 856 067,35	1 400 089,65
RDC1217811_Z01	4 080 340,00	1 022 000,00	5 102 340,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 091 541,74	1 010 798,26
RDC1217811_Z0101	2 250 000,00	200 000,00	2 450 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 887 236,70	562 763,30
RDC1217811_Z0102	972 840,00	240 000,00	1 212 840,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 002 974,71	209 865,29
RDC1217811_Z0103	479 500,00	470 000,00	949 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	786 034,01	163 465,99
RDC1217811_Z0104	378 000,00	112 000,00	490 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	415 296,32	74 703,68
RDC1217811_Z02	602 150,00	140 000,00	742 150,00	0,00	0,00	0,00	0,00	646 732,12	95 417,88
RDC1217811_Z0201	226 900,00	0,00	226 900,00	0,00	0,00	0,00	0,00	193 445,36	33 454,64
RDC1217811_Z0202	40 250,00	0,00	40 250,00	0,00	0,00	0,00	0,00	27 437,75	12 812,25
RDC1217811_Z0203	101 667,00	70 000,00	171 667,00	0,00	0,00	0,00	0,00	155 038,86	16 628,14
RDC1217811_Z0204	233 333,00	70 000,00	303 333,00	0,00	0,00	0,00	0,00	270 810,15	32 522,85
RDC1217811_Z03	711 667,00	420 000,00	1 131 667,00	0,00	0,00	0,00	0,00	975 098,26	156 568,74
RDC1217811_Z0301	320 000,00	0,00	320 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	271 191,52	48 808,48
RDC1217811_Z0302	75 000,00	280 000,00	355 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	278 414,54	76 585,46
RDC1217811_Z0303	160 000,00	125 000,00	285 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	300 058,02	-15 058,02
RDC1217811_Z0304	16 667,00	0,00	16 667,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12 738,63	3 928,37
RDC1217811_Z0305	120 000,00	0,00	120 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	81 951,65	38 048,35
RDC1217811_Z0306	10 000,00	7 500,00	17 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15 184,73	2 315,27
RDC1217811_Z0307	10 000,00	7 500,00	17 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15 559,17	1 940,83
RDC1217811_Z04	280 000,00	0,00	280 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	128 636,68	151 363,32
RDC1217811_Z0401	60 000,00	0,00	60 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	19 732,65	40 267,35
RDC1217811_Z0402	60 000,00	0,00	60 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50 217,56	9 782,44

Étiquettes de lignes	Budget A	Budget B	Total Budget	Requisitions	Purchase orders	GRN + Reg. Invoices	Total commitments	Actuals	Available
RDC1217811_Z0403	60 000,00	0,00	60 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	19 037,28	40 962,72
RDC1217811_Z0404	50 000,00	0,00	50 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30 755,87	19 244,13
RDC1217811_Z0405	50 000,00	0,00	50 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8 893,32	41 106,68
RDC1217811_Z99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14 058,55	-14 058,55
RDC1217811_Z9998	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14 058,55	-14 058,55
Total général	20 000 000,00	0,00	20 000 000,00	6,00	0,00	0,00	0,00	13 185 021,89	6 814 978,11

10.5 Ressources en termes de communication

Pour accroître la visibilité du programme, les outils de communication suivants ont été produits :

- Dépliant actualisé qui reprend l'essentiel des résultats atteints à mi-parcours ;
- Film documentaire sur le désenclavement de la Tshopo et ses effets bénéfiques ;
- Reportage radiotélévisé sur l'atelier de réflexion avec les parties prenantes du transport fluvial ;
- Reportage radiotélévisé sur l'atelier de réflexion sur les initiatives locales d'entretien des routes ;
- Reportage radiotélévisé sur l'atelier de réflexion avec les animateurs des ETD ;
- Reportage radiotélévisé sur l'atelier de formation en technique de fabrication du charbon vert ;
- Reportage radiotélévisé sur l'atelier de formation en technique de fabrication du foyer amélioré ;
- Reportage radiotélévisé sur l'atelier de réflexion avec les députés provinciaux au sujet de la gestion des bacs.

Pour promouvoir la communication pour le développement, des actions suivantes ont été menées :

- Un diagnostic a été mené auprès des radios rurales partenaires. Le diagnostic a débouché sur un plan de renforcement des capacités. L'objectif est de permettre à ces radios de fonctionner régulièrement, sans quoi les activités de vulgarisation et de sensibilisation seront fortement handicapées.
- Un document écrit et une émission radio ont été produits dans le cadre de la vulgarisation de la nomenclature des taxes, impôts, droits et redevances. L'objectif est de lutter contre la tracasserie routière et fluviale qui ne favorise pas la réduction du coût du transport, objectif visé par le programme.

