



Rapport final : PRODET

Programme de désenclavement dans  
la Tshopo

Pays : RDC

Code Navision : RDC1217811

31 Mars 2021

## Table des matières

<b>ACRONYMES .....</b>	<b>5</b>
<b>1 FICHE D'INTERVENTION .....</b>	<b>11</b>
<b>2 AUTO-ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE .....</b>	<b>13</b>
2.1 PERTINENCE .....	13
2.2 EFFICACITÉ .....	13
2.3 EFFICIENCE .....	14
2.4 DURABILITÉ POTENTIELLE .....	14
2.5 CONCLUSIONS .....	15
<b>3 APPRÉCIATION DE LA STRATÉGIE D'INTERVENTION .....</b>	<b>17</b>
3.1 EVOLUTION DU CONTEXTE.....	17
3.1.1 <i>Contexte général et institutionnel</i> .....	17
3.1.2 <i>Contexte de gestion</i> .....	19
3.2 CHANGEMENTS SIGNIFICATIFS DANS LA STRATÉGIE D'INTERVENTION .....	22
<b>4 RÉSULTATS RÉALISÉS .....</b>	<b>24</b>
4.1 PERFORMANCE DE L'OUTCOME.....	24
4.1.1 <i>Indicateurs atteints</i> .....	24
4.1.2 <i>Analyse de l'atteinte de l'outcome</i> .....	24
4.2 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1.....	29
4.2.1 <i>Indicateurs atteints</i> .....	29
4.2.2 <i>Analyse de la réalisation de l'output</i> .....	29
4.3 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2.....	32
4.3.1 <i>Indicateurs atteints</i> .....	32
4.3.2 <i>Analyse de la réalisation de l'output</i> .....	32
4.4 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 3.....	47

4.4.1	<i>Indicateurs atteints</i> .....	47
4.4.2	<i>Analyse de la réalisation de l'output</i> .....	48
4.5	PERFORMANCE DE L'OUTPUT 4.....	52
4.5.1	<i>Indicateurs atteints</i> .....	52
4.5.2	<i>Analyse de la réalisation de l'output</i> .....	53
<b>5</b>	<b>SYNERGIES ET COMPLÉMENTARITÉS</b> .....	<b>57</b>
5.1	AVEC LES AUTRES INTERVENTIONS DU PORTEFEUILLE .....	57
5.2	AUTRES SYNERGIES ET COMPLÉMENTARITÉS .....	58
<b>6</b>	<b>THÈMES PRIORITAIRES</b> .....	<b>59</b>
6.1	ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE.....	59
6.2	GENRE.....	60
6.3	DIGITALISATION.....	61
<b>7</b>	<b>DURABILITÉ</b> .....	<b>61</b>
<b>8</b>	<b>LEÇONS APPRISES</b> .....	<b>66</b>
8.1	LES SUCCÈS .....	66
8.2	LES POINTS À AMÉLIORER .....	68
8.3	QUESTIONS D'APPRENTISSAGE STRATÉGIQUE.....	69
8.4	SYNTHÈSE DES ENSEIGNEMENTS TIRÉS .....	69
<b>9</b>	<b>RECOMMANDATIONS</b> .....	<b>71</b>
<b>10</b>	<b>ANNEXES</b> .....	<b>72</b>
10.1	CRITÈRES DE QUALITÉ .....	72
10.2	CADRE LOGIQUE ET/OU THÉORIE DE CHANGEMENT MIS À JOUR .....	78
10.3	DÉCISIONS PRISES PAR LE COMITÉ DE PILOTAGE ET SUIVI .....	87
10.4	MATRICE DE MONITORING COMPLÈTE .....	93
10.5	RESSOURCES EN TERMES DE COMMUNICATION.....	103
10.6	PERSONNEL DE L'INTERVENTION.....	105

10.7	MARCHÉS PUBLICS .....	110
10.8	SUBSIDES .....	116
10.9	ACCORDS SPÉCIFIQUES DE COOPÉRATION .....	118
10.10	ÉQUIPEMENTS .....	123

## Acronymes

ACE	Agence Congolaise pour l'Environnement
ASTRABIS	Association des transporteurs par baleinière d'Isangi
ATI	Assistant Technique International
ATN	Assistant Technique National
BD	Base de données
CAM	Camion
CBR	Californian Bearing Ratio (Essai en laboratoire destiné à déterminer par poinçonnement la portance d'un sol compacté dans les conditions de l'essai Proctor).
CDF	Code ISO 4217 désignant le franc congolais (depuis 1998)
CENCO	Conférence épiscopale nationale du Congo
CIFOR	Center for International Forestry Research - Centre de recherche forestière internationale
CLACE	Comité local d'aménagement des cours d'eau
CLER	Comité Local d'Entretien Routier
CLESB	Comité Local d'Entretien, Surveillance et Balisage des rivières
COORDI	Coordination
CoordiCLER	Coordination des CLER (au niveau du territoire)
CPE	Commission provinciale de l'Environnement
CPR	Commission provinciale routière
CTB	Coopération Technique Belge (Enabel depuis 1er janvier 2018)
CVD	Comité Villageois de Développement
DAO	Dossier d'Appel d'Offre

DES	Dossier d'exécution spécifique (entre l'Office des routes Bacs et Enabel)
DG	Directeur Général
DGA	Directeur Général Adjoint
DMF	Direction des Matériels Flottant de l'Office des routes de Kinshasa, RDC
DP	Directeur Provincial
DPITPR	Division Provinciale des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction
DPO	Délégué à Pied d'Œuvre
DTF	Dossier Technique et Financier
ECT	Expert en Coopération Technique
EDUT	Programme d'appui à l'Education dans la Tshopo Province Orientale (Enabel)
EIES	Etude d'Impact Environnemental et Social
EIF	Equipement individuel de flottaison
Enabel	Agence belge de développement (depuis 1er janvier 2018)
EPF	Equipement de protection fluviale
ETD	Entité territoriale décentralisée
EUR	Euro
FARDC	Forces armées de la république démocratique du Congo
FC	Francs congolais
FEC	Fédération des entreprises du Congo
Fonct	Fonctionnel
FONER	Fonds National d'Entretien Routier
FORETS	le projet FORETS : FORMation, Recherche, Environnement dans la Tshopo (financement de l'Union Européenne)

HGR	Hôpital général de référence
HIMO	Haute Intensité de Main-d'œuvre
HQ	Headquarters en anglais, qui veut dire quartier-général (QG)
ICCN	Institut Congolais pour la Conservation de la Nature
ID	Identifiant informatique
IOS	Indicateur d'Objectif spécifique
IOV	Indicateurs Objectivement Vérifiables
IPDR	Inspection Provinciale du Développement Rural
IST	Infections sexuellement transmissibles
ITDR	Inspecteur territorial de développement rural
ITP	Infrastructures, travaux publics
ITPR	Infrastructures, Travaux Publics, Reconstruction
LE	Lettre d'entente
M&E	Monitoring et évaluation
MECA	Travaux des routes avec des engins
ml	Mètre linéaire
MTO	Moto
n.a	Non disponible
NB	Nota Bene
NPC	le Nouveau Paysage Congolais
NU	Nouvelle unité (Fonctionnaire de l'état)
OA	Ouvrage d'art
OIT	Organisation internationale du travail
ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONGD	Organisation Non Gouvernementale de Développement

OP	Organisation Paysanne
OR	Office des Routes
OVD	Office des Voiries et Drainage
OVDA	Office des Voies de Desserte Agricole
PCR	Police de circulation routière
PEE	Programme d'Études et d'Expertises
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PK	Point Kilométrique
PLD	Poids lourd
PME	Petite et Moyenne Entreprise
PNLS	Programme National de Lutte contre le Sida
PNMLS	Programme National Multisectoriel de Lutte contre le Sida
PPP	Partenariat Public Privé
PRECOB	Programme bourse (Enabel)
PRODAT	Programme de Développement Agricole dans la Tshopo (Enabel)
PRODET	Programme de Désenclavement dans la Tshopo (Enabel)
PROROUTE	Projet de Réouverture et d'entretien des routes hautement prioritaires (Banque Mondiale)
PSR	Passage sous-route
PTF	Partenaires Techniques et Financiers
PTO	Piéton
RAFI	Responsable Administratif et Financier International
RAS	Rien à signaler
RC	Renforcement des capacités
R&D	Recherche et développement



RDC	République Démocratique du Congo
REM	Remorque
RH	Ressources Humaines
RN	Route Nationale
RN 7	Route Nationale 7 (exemple : section Kisangani – Opala)
ROI	Règlement d'Ordre Intérieur
RP	Route Provinciale
RP 408	Route Provinciale 408 (exemple : Section Simi-Simi – Opala)
RR	Représentant Résident d'Enabel en RDC
RVF	Régie des Voies Fluviales
SIDA	Le syndrome d'immunodéficience acquise
SIG	Système d'Information Géographique
SMART	Spécifique, mesurable, atteignable, réaliste et temporellement défini
SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
SNCOOP	Service National des Coopératives et des Organisations Paysannes
SSE	Système de suivi et évaluation
STD	Service Technique Déconcentré
SUB	Subside
TDR	Termes de Référence
TP	Travaux publics
USD	Dollars américains
VCH	Gros bétail
VIH	Virus de l'immunodéficience humaine
VIP	Personnalité de marque

VLE	Véhicule léger
VLO	Vélo
VMO	Véhicule moyen
VTP	Véhicule à tarif préférentiel

## 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 : RDC ; 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	6 Novembre 2014
Date prévue de fin de l'intervention	31 Mars 2021
Date de fin de la Convention spécifique	5 Novembre 2021
Groupes cibles	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Les exploitants familiaux habitant les Zones d'interventions ;</li> <li>* Les consommateurs des villes approvisionnées par les zones d'intervention du projet ;</li> <li>* Les transporteurs et armateurs qui utilisent les voies d'évacuation des productions agricoles réhabilitées et entretenues ;</li> <li>* Les CLER, les CoordiCLER et les initiatives locales qui interviennent sur les routes ;</li> <li>* Les PME de prestation de services, travaux et fournitures</li> <li>* Les Ministères Partenaires et fonctionnaires (Renforcement des capacités)</li> <li>* La Province Maître d'Ouvrage des routes et des rivières de desserte agricole</li> </ul>

Objectif global / Impact	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	De 2014 à 2021

## 2 Auto-évaluation de la performance

### 2.1 Pertinence

	Performance
Pertinence	<b>B</b>

En l'absence du désenclavement, le processus de relèvement des économies locales ne peut aboutir. PRODET avec sa mission de désenclaver les zones de production agricole en vue de faciliter les contacts producteurs-consommateurs est en lien direct avec la stratégie de développement Provinciale et Nationale qui prennent en compte les besoins des populations locales (bénéficiaires), mais aussi les priorités du gouvernement Belge dans le cadre de la coopération bilatérale.

Cependant, dans une certaine mesure, nous avons l'impression de sortir de la stratégie Belge de Développement dès lors que la Belgique a décidé de l'arrêt des interventions sur le désenclavement pour les Programmes en cours. Le PRODET en constitue un cas. Il en est de même de la stratégie Congolaise qui a le loisir de le recommander fortement dans les programmes des agences de développement.

Par ailleurs, l'Objectif spécifique de PRODET s'était affiché trop ambitieux dès la rédaction de son DTF, et ce par rapport à la sphère de contrôle et d'influence d'une part et d'autre part, des ressources financières alloués au-delà des enjeux.

### 2.2 Efficacité

	Performance
Efficacité	<b>D</b>

La mise en place des conditions nécessaires pour l'effectivité de la multimodalité en vue du désenclavement des bassins de production agricole, l'appui-conseil supervision et suivi des travaux par les équipes PRODET et autres acteurs impliqués dans la mise en œuvre (Institutions de transport fluvial et terrestre, des prestataires) devaient rendre effectif le désenclavement. Mais avec un démarrage difficile dans un contexte de fragilité ainsi que le temps restant au Projet n'a plus permis la mise en œuvre complète de ses stratégies sectorielles dans ce contexte.

A un certain moment d'exécution, les effets du PRODET ont été ressentis si bien que les indices sur le trafic, le temps de parcours, le prix des denrées manufacturés ont été au vert. Très bon signe pour un programme qui devrait maintenir cet élan. Hélas, le

phénomène infractionnel, la restriction budgétaire, la décision de la Belgique d'arrêter le financement du désenclavement ainsi que le non-respect des engagements par la partie Congolaise ; n'ont laissé aucune chance au PRODET pour ambitionner d'atteindre l'ensemble de ses objectifs.

## 2.3 Efficience

	Performance
Efficience	C

L'année 2020 pouvait être caractérisée par une adéquation nette des moyens et des actions du Programme si seulement, vers la fin de celle-ci, ne s'était présenté des difficultés de trésorerie liée au transfert inter-projet des fonds. Certaines activités planifiées pourtant nécessaires pour l'atteinte des objectifs, n'ont simplement pas été parachevées. Aussi, certains équipements (compacteur de 8 T, pèses essieux, les équipements pour les essais CBR) et les Ressources Humaines (partagées inéquitablement entre les trois programmes PRODAT, EDUT, PRODET) ont consommé plus de budget au programme.

Par ailleurs, la lourdeur administrative, le fonctionnement des antennes, la prise en charge de certains Experts, le retard dans le recrutement, le Changements récurrent au management du Programme (3 ATI) sont autant de goulots d'étranglement qui ont pesé de tout leur poids sur l'efficience.

D'autres facteurs perturbants sont présents comme le retard dans la signature des accords (Bacs, fluvial, naval, thèmes transversaux) en vue de la durabilité des actions, le retard dû aux procédures Marché Publics, les interférences de la Représentation et de la Coordination dans la gestion courante du Programme. Tous ces éléments ont fait que les secteurs naval, fluvial, environnemental, bacs enregistrent à ce jour des activités résiduelles.

## 2.4 Durabilité potentielle

	Performance
Durabilité potentielle	D

Bien qu'une attention doive être tirée vers la durabilité du Projet, le Gouvernement Provincial actuel manifeste cette volonté de travailler dans le domaine du désenclavement avec la coopération des partenaires financiers. La question reste posée de savoir si cette option est durable étant donné les changements répétitifs de l'exécutif au nouveau de la Province.

Par ailleurs, certaines réalisations resteront durables comme :

- La construction des ouvrages en béton armé de qualité appréciable,
- L'appui aux structures déconcentrées impliquées dans le programme et autres partenaires.

## 2.5 Conclusions

Après plus de six années de mise en œuvre et après deux virages stratégiques de la plus grande importance amorcés en 2019, le PRODET arrive à sa clôture en mars 2021. Le premier virage a concerné la multimodalité du transport et le second l'implication des dynamiques locales dans des actions localisées d'aménagement des routes de desserte agricole. Ces deux nouvelles orientations ont permis au PRODET de pallier un tant soit peu à l'absence de reprise de l'entretien des routes par les structures de l'Etat congolais.

Parmi les éléments clés du programme, nous avons :

- Avec l'encadrement du PRODET, la Commission Provinciale Routière (CPR) atteint ses objectifs en renforçant la maîtrise d'ouvrage provincial et en jouant 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.
- 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, OVDA 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.

Pas moins de 26 améliorations sont possibles dans la construction des baleinières afin de les sécuriser et d'encourager le transport fluvial.

L'aménagement de 240 km de la rivière LOMAMI et le balisage de ses passes rocheuses permettront de sécuriser l'évacuation des productions agricole depuis le grenier à riz d'Opala jusqu'aux centres de consommation comme Kisangani.

- 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 subsides après l'exécution de travaux de réhabilitation des entreprises, ne l'ont plus été en fin de programme suite à l'abandon de cette approche. En effet, le financement de l'entretien par la province a fait défaut, ne donnant aucune chance à cette activité d'atteindre son résultat. La nouvelle approche a été de se focaliser sur les dynamiques locales d'aménagement des routes, promettantes, 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.



- En ce qui concerne les thèmes transversaux, le PRODET a pu se distinguer 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 stabilisée. Une production artisanale locale de foyer améliorés et de machine à fabriquer les blocs stabilisés en terre 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 dynamiques locales mobilisées à ne plus 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 a permis la réouverture du trafic sur certaines routes de la Tshopo.

Le programme PRODET se distingue des autres programmes de désenclavement en étant allé encore plus loin dans le changement profond de la vision du désenclavement en l'axant sur la multimodalité et la participation des dynamiques locales.

\*\*\*

Les attentes de la population de la Tshopo vis-à-vis du PRODET restent grandes. Le programme a toujours été 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 ! »

Intervention Manager Enabel
Philippe MUKENDI Responsable PRODET (Programme de désenclavement dans la Tshopo – Enabel).  P.O. Validation du coordonnateur provincial
 



## 3 Appréciation de la stratégie d'intervention

### 3.1 Evolution du contexte

#### 3.1.1 Contexte général et institutionnel

L'an 2014, est celui du démarrage du programme. En 2015, année de rapportage, le contexte général est resté le même que celui décrit dans le DTF et la Convention spécifique. Le programme de désenclavement de la Tshopo PRODET est associé à celui du développement de l'agriculture PRODAT, donc un désenclavement orienté sur les bassins de production agricole identifiés par le PRODAT. Ce contexte se différencie du programme précédent de désenclavement PREPICO3 qui était orienté vers le désenclavement des centres villes des territoires de la province Tshopo.

En 2016, le contexte politique est marqué par le processus de décentralisation. La Province Orientale a été démembrée en 4 nouvelles provinces. Suite à quoi le district de la Tshopo est devenu une province à part entière. Comme partout ailleurs, la nouvelle province de la Tshopo est dirigée par un Commissaire spécial en lieu et place d'un Gouverneur. En avril 2016, le Commissaire spécial est confirmé dans la fonction de Gouverneur par ordonnance présidentielle. Il met en place un gouvernement provincial qui est investi par l'Assemblée provinciale. Le gouvernement provincial qui avait été constitué le 30 mai 2016 a fait place à un nouveau. Celui-ci a été nommé le 21 novembre 2017. Cela implique de nouveaux contacts ré-explicatifs des programmes de la Tshopo auprès de l'exécutif provincial qui ne comporte aucun membre de l'ancien gouvernement. Ce changement d'animateurs à la tête des ministères a été de nature à retarder la mise en œuvre du programme.

La situation politique est sous-tendue par la fin du mandat présidentiel. Un dialogue national a été organisé et une proposition de report général des élections a été émise et validée par les participants à ce dialogue national puis confirmée par l'accord du 31 décembre 2016 sous l'égide de la CENCO. L'opposition politique estimait que la fin du mandat présidentiel doit correspondre à la date anniversaire de l'investiture. Après les tensions et affrontements du quatrième trimestre 2016, les acteurs politiques ont pu convenir en décembre 2016 de modalités de gestion de la période de transition avant les prochaines élections générales. Il s'en est suivie une dépréciation monétaire d'environ 36% entre janvier et décembre 2016. S'accéléralant au cours du quatrième trimestre a été constatée. Au 1er décembre 2016, le Franc Congolais s'échange à 1250 pour 01 USD. Début 2016, le taux de change était à 920 francs congolais pour 01 USD. La dépréciation est donc d'environ 36%. Cette situation, dans une économie « dollarisée » pour certains types de transactions ou revenus, est préoccupante en ce qui concerne les revenus des paysans.

Le contexte général de l'année 2018 a été marqué par des tensions politiques persistantes liées au report des dates des élections (présidentielles et générales). Le

nombre des jours ouvrables a été très réduit en décembre 2018 par crainte des tensions sociales post-électorales.

Finalement, les élections ont eu lieu, un nouveau président est élu et le pays est redevenu calme. 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 menaçant pour la coopération bilatérale, les relations entre la RDC et le partenaire belge connaissent un réchauffement très remarquable depuis l'entrée en fonction du nouveau chef de l'Etat.

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

Pour la quatrième fois, depuis le début du projet, le Gouvernement provincial a changé (2018).

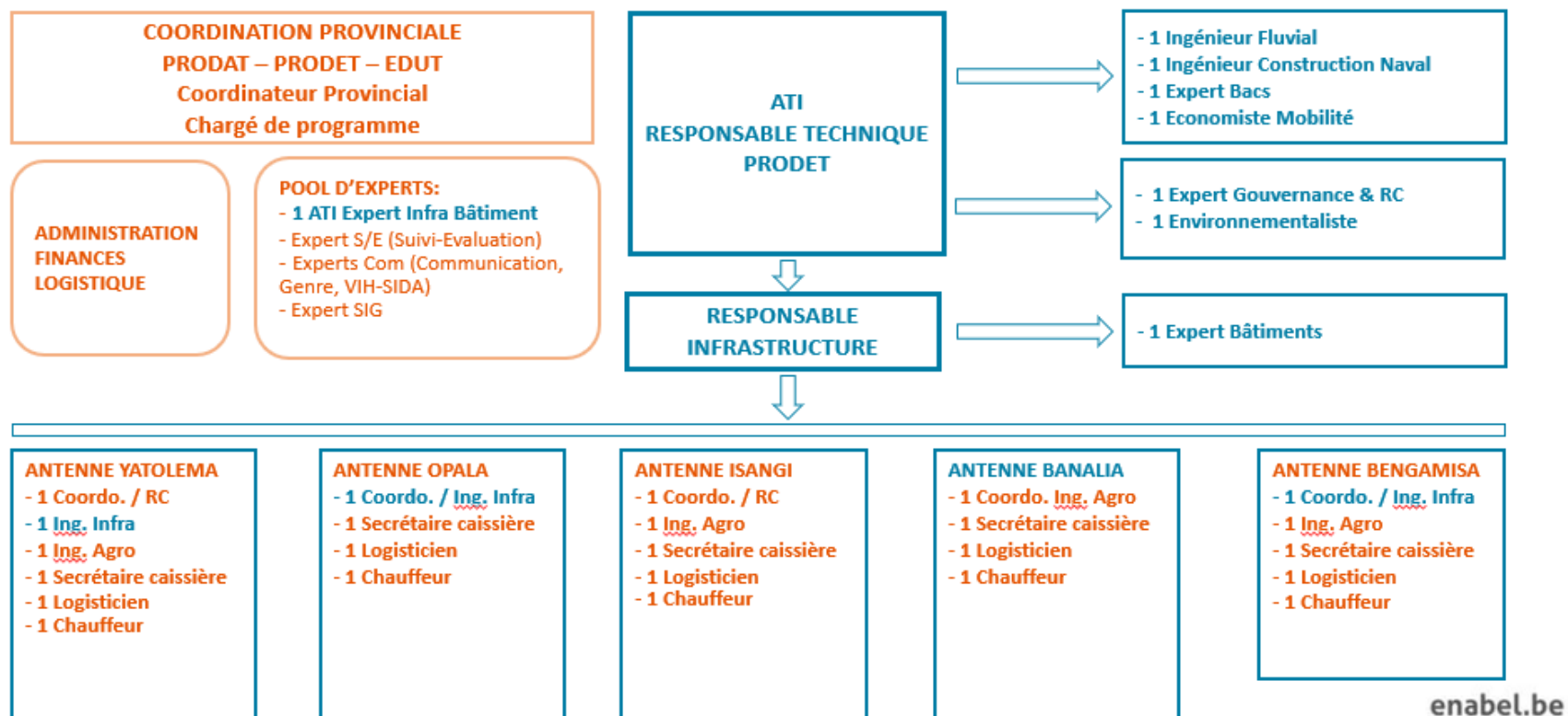
En 2020, le gouvernement provincial mis en place en juin 2019 a été remanié suite à une motion de censure. D'autres changements ont eu lieu, notamment, dans les Ministères de l'Agriculture, des Infrastructures et du Genre. Le contexte général de l'année 2019 a été marqué par l'entrée en fonction en janvier 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. La prolongation des programmes a été confirmée après la normalisation des relations entre la RD Congo et la Belgique. 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.

### **3.1.2 Contexte de gestion**

L'ancrage institutionnel du programme s'est renforcé en 2015 à travers l'organisation des réunions périodiques avec les services techniques de la province, notamment la DPITPR, l'IPDR, la cellule infrastructure de l'administration provinciale. Les services techniques au niveau des territoires de Opala et Banalia ont été mis à contribution dans le processus de priorisation des axes à réhabiliter par le programme ainsi que des bâtiments à construire ou à réhabiliter dans les territoires. Cette proximité de l'intervention avec les structures facilite les échanges et les prises de décision pour l'avancement du projet. C'est dans ce contexte que le programme est appuyé par des Ingénieurs de contrôle de travaux de réhabilitation et d'entretien, détachés des services techniques et mis en contrat à travers des Protocoles d'Accord.

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.

Autant le programme provincial Enabel Tshopo a connu 3 coordonnateurs, autant le PRODET a été dirigé par 3 ATI différents dont un intérimaire. De même, il a été mis fin au contrat du Responsable administratif et financier qui a été remplacé. Il convient de mentionner également un renforcement des effectifs de l'équipe PRODET pour s'adapter aux nouvelles orientations stratégiques des interventions du programme. Il s'agit d'un ATN Ingénieur naval, un ATN Ingénieur fluvial, un ATN Ingénieur environnementaliste, un ATN Bonne gouvernance et un ATN Socio-économiste.



Organigramme 1 : Equipe PRODET (situation année 2020)  
 En orange, le personnel d'appui des 3 programmes. En bleu, le personnel PRODET.

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

Le processus d'exécution sur le terrain est réalisé sur base de conventions de subside et de marchés publics. Des accords d'exécution passés en 2015 ont d'autre part été soldés. Les conventions de subside ont été passées dont 4 avec des CoordiCLER en vue

de l'exécution de travaux de réhabilitation et d'entretien routiers, 1 avec la Commission Provinciale Routière (appui à la maîtrise d'ouvrage provinciale, 1 avec la Division Provinciale du Développement Rural (Appui aux différents services en relation avec la structuration des CLER/CoordiCLER. En plus, 3 marchés publics ont été conclus en vue de la réalisation, par des entreprises, des travaux de réhabilitation de pistes de désenclavement.

Avec l'Office des Routes, 2 accords d'exécutions avaient été passés en 2015 en vue de la réalisation de ponts et de travaux mécanisés sur certains tronçons routiers nécessitant une intervention lourde. L'accord relatif à la construction et au renforcement de ponts a été clôturé. Celui sur la réalisation de travaux mécanisés n'a pas pu être mené à bien.

La subsidiation d'activités est un outil préparatoire à la pérennisation de l'entretien routier. Le relais, par le maître d'ouvrage, constitue un engagement mais doit se concrétiser.

Les différents accords conclus avec les partenaires ont eu pour effets bénéfiques entre autres le renforcement de leurs capacités (techniques et matérielles), gage de la durabilité des acquis du programme. Ajoutez à cela les synergies créées entre les différents acteurs du désenclavement autour de la CPR.

#### **3.1.2.2 Modalités opérationnelles**

En raison de leur complémentarité, PRODET-PRODAT partage un même comité de pilotage ou Structure mixte de concertation locale (SMCL). Une première session de la SMCL s'est tenue le 19 mai 2015. La réunion a adopté le ROI de la SMCL et a validé quelques activités en dehors des études de base.

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 • OVDA (Direction des Voies de Desserte Agricole

### **3.2 Changements significatifs dans la stratégie d'intervention**

Pour réduire le coût de transport afin d'augmenter les revenus des exploitations familiales, PRODET a prévu fondamentalement la mise à disposition des exploitations familiales un réseau multimodal de transports fonctionnel et durable. Ensuite, pour sa durabilité ainsi que son appropriation, le programme a prévu le renforcement de la maîtrise d'ouvrage provinciale, l'entretien des routes et la promotion des bonnes pratiques d'utilisation du réseau multimodal de transport.

Le non-respect des engagements par la partie congolaise sur l'entretien de routes jadis réhabilitées et entretenues par la Belgique a motivé le gouvernement Belge à suspendre l'appui à la réhabilitation des routes. Ces routes réhabilitées, entretenues et appartenant à la province continuaient à se dégrader pour la simple raison qu'elles étaient dans la plupart

des cas des routes en terre et que l'état congolais ne mettait pas des moyens suffisants à travers ses services pour les maintenir en bon état.

Le premier changement significatif dans la stratégie d'intervention concerne la catégorie des routes à réhabiliter. Le programme prévoyait la réhabilitation des routes d'intérêt local dont la compétence ressort exclusivement de l'office des voies de desserte agricole OVDA, anciennement Direction de voies de desserte agricole DVDA. Cependant, pour accéder dans les grands centres de consommation, il fallait passer par les routes provinciales parfois même nationales avec la réhabilitation de RP 408 et RN 7 non prévue initialement par le programme. Ce changement a eu un impact significatif sur le budget global du programme. De plus, le budget disponible ne permettait pas de réhabiliter les RN et RP de manière conséquente (gravillonnage latéritique, travaux en semi-MECA) pour supporter le trafic plus lourd et plus fréquent.

Le deuxième changement concerne la mise en œuvre de l'approche de traitement durable des points de rupture de la route par le gravillonnage et le compactage localisés. Ce changement est dicté par l'expérience apprise lors des anciens programmes de désenclavement PREPICO routes, en vue de l'atteinte de résultat durable. Pour ce qui concerne de l'entretien des routes habituellement réalisé par les CLER, suite à l'absence de financement régulier du partenaire, le PRODET a dû envisager la participation des dynamiques locales d'aménagement des routes comme palliatif pour favoriser la mobilité intra-bassin et extra-bassin.

La stratégie de transport multimodal axée sur le transport fluvial est le dernier changement opéré par le PRODET. Pour sa mise en œuvre efficace, PRODET a connu un redimensionnement de ses équipes d'experts. Le programme a recruté pour cette fin l'expert naval, fluvial, mobilité, environnement et bonnes gouvernances. L'équipe a eu pour mission d'initier le processus de mise en place des bonnes conditions de l'utilisation du réseau fluvial pour attirer les transporteurs à l'exploitation fluvial. Le transport fluvial réputé économe devant permettre ainsi de diminuer le coût de transport et par ricochet d'augmenter les recettes des paysans. A cet effet, des activités ont été menées sur la voie fluviale (aménagement et balisage de la rivière LOMAMI) et sur la sécurisation du transport (le processus de l'amélioration de la qualité de la baleinière et aussi des échanges sur les équipements de protection fluvial EPF et des équipements individuels de flottabilité EIF. Des dossiers sur les études qui cadrent sur le renforcement des ressources humaines du secteur et sur la gouvernance, formations ont été adressés au PRECOB et PEE pour leur financement et leur suivi.

## 4 Résultats réalisés

### 4.1 Performance de l'outcome



#### 4.1.1 Indicateurs atteints

Outcome :			
<b>Le coût de transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable (Nombre de plaintes de tracasseries, Pourcentage des véhicules surchargés, Cas de non-respect des barrières de pluie diminuée...).</b>			
Indicateurs / marqueurs de progrès	Valeur de la Baseline	Cible finale	Valeur année 2019
Longueur de voies routière et fluviales praticables en toute saison (km)	0 Km	Opala: 551 km	Opala: 412 km
		Banalia: 159 km	Banalia: 0 km
		Isangi: 444 km	Isangi: 238 km
Taux de diminution du coût des transports en % (par modalité et par moyen de transport)	0%	10%	n.a
Taux de maîtrise d'ouvrage effective au niveau de la Province (%)	30%	70%	55%
Montant cumulé des investissements de la Province dans le réseau multimodal réhabilité par la CTB - Enabel (USD)	0 USD	3.000.000 USD	47.531 USD

#### 4.1.2 Analyse de l'atteinte de l'outcome

IOV	COMMENTAIRES
<b>Outcome :</b> Le coût de transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable	
Longueur de voies routières et fluviales praticables en toute saison.	Résultat atteint à la fin des travaux de réhabilitation et pendant l'entretien financé par Enabel (2018). La dégradation de ce résultat apparaît suite au faible financement par la province. Pour la longueur des voies routières, 650 km des 1150 km sont travaillés avant la suspension par le gouvernement belge des travaux de réhabilitation.
Taux de diminution du coût des transports (par modalité et par moyen de transport)	Données non collectées pour cette année 2020. Sur la période du programme, on constate une diminution puis une augmentation suite aux dégradations des routes par manque d'entretien.



Taux de maîtrise d'ouvrage effective au niveau de la Province	Résultat atteint.
Montant cumulé des investissements de la Province dans le réseau multimodal réhabilité par Enabel	Disponibilité de ressources FONER : env. 1.250.000 USD prévus pour l'entretien de l'ensemble des routes de la Tshopo dont environ 570.000 USD sur le réseau réhabilité par Enabel

L'achèvement des travaux des axes réhabilités a permis de comptabiliser un réseau de 650,1 Km soit 68 % de la valeur cible. Cet écart est dû à la décision de suspension des travaux de désenclavement prise en mai 2017 sur initiative ministérielle belge. La réhabilitation et l'entretien des routes a permis l'existence et la disponibilité d'un réseau routier permanent qui a influencé les conditions d'approvisionnement des marchés de consommation pendant la durée du programme PRODET. Le niveau de service et la qualité de ce réseau a entraîné une diminution du temps de parcours et du coût d'exploitation pour les transporteurs. Ce qui, dans une certaine mesure influence le coût du transport. Cela reste aléatoire car plusieurs paramètres externes interviennent aussi dans la structure du prix du transport : le coût du carburant, le coût des tracasseries, la demande ... Dans ce contexte, on devra plutôt mesurer la variation du prix du transport.

L'accompagnement de la CPR a permis :

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

Les fonds ont été disponibles par le FONER, ce qui constituait une avancée significative, mais la régularité des décaissements pose problème. Ce qui fait que, visiblement, le maintien de l'entretien par l'état Congolais n'est pas effectif ainsi donc, les routes se sont fortement dégradées.

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

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

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

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

Effectivement, l'intervention entreprend des bonnes activités en vue d'atteindre l'OS des activités.

Effectivement les résultats conduisent parfois mais contribuent, le plus souvent, à l'atteinte de l'objectif spécifique, mais pour un temps seulement pendant la durée du programme.

Parmi les hypothèses non confirmées, nous avons :

- Les autorités s'engagent entièrement dans la pérennisation de l'entretien et y contribuent financièrement ;
- Le respect de la contribution congolaise (en particulier financement FONER) ;
- Le bon niveau de coordination entre acteurs au niveau de la province (interinstitutionnels et intersectoriels) ;
- Le partenariat bacs est approfondi ;
- Les fonds destinés à l'entretien utilisés à bon escient ;
- L'application de la loi par la police routière ;
- Le respect par les utilisateurs.

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

Facteurs positifs :

- Disponibilité croissante des moyens/engins de travaux publics dans la zone. Equipement de la province en engins de TP laisse entrevoir une participation de celle-ci pour réaliser des travaux de réhabilitation des routes ;
- Stabilité du prix du carburant car impactant énormément sur le coût des travaux de réhabilitation en MECA et sur le coût de transport des produits agricoles ;
- Paix et sécurité dans la zone rendant possible les travaux des champs ;

- Collaboration avec les services étatiques ;
- Redevabilité des autorités po-admin (visée électoraliste) ;

Facteurs négatifs :

- De meilleure route, augmente la vitesse des usagers et augmente les cas d'accidents des motos et véhicules occasionnant ainsi des dépenses inattendues dans les ménages ;
- Augmentation de la production agricole et son écoulement facile a fait baisser le prix sur le marché et donc les recettes des agriculteurs ;
- Les routes en bon état ont favorisé l'implantation des nouvelles barrières de tracasserie ;
- Manque d'implication effective de l'état ;
- Diminution de nombre des véhicules de transport ;
- L'augmentation de temps de parcours entraînant parfois la détérioration des produits à évacuer ;
- Instabilité politique au niveau provincial et central ;
- Instabilité monétaire ;
- Problèmes agricoles liés surtout à l'étape post-récolte (transfo, conservation, commercialisation et évacuation).

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

Résultats négatifs :

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

Résultats positifs :

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

- Marché de l'Est dans la région ayant permis la circulation des flux monétaires.

*Cadre de résultats suivant l'orientation stratégique 2020*

<b>Outcome : Le coût de transport est diminué par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable</b>					
<b>Indicateurs/marqueurs de progrès</b>	<b>Valeur de base 2019</b>	<b>Valeur année précédente</b>	<b>Valeur année rapportage 2020</b>	<b>Cible année rapport</b>	<b>Cible finale</b>
La mobilité des biens et des personnes est améliorée	Route Opala: 57% Banlia:13% Isangi:20% Rivière: Lomami: 30%	N/A	Opala:100% Banlia:16% Isangi:25% Rivière: Lomami: 30%	Opala:70% Banlia:25% Isangi:40% Rivière: Lomami: 100%	A déterminer

Suite aux nouvelles orientations stratégiques, le PRODET travaille sur l'amélioration de la mobilité des personnes et des biens sur les axes secondaires et sur les rivières. Dans ce contexte, le niveau de praticabilité est testé à partir des variables importantes notamment pour la route : les dalots, les ponts et les sites érosifs. Par contre pour ce qui est des rivières principalement la LOMAMI ce sont : les bancs rocheux, les snags et les signaux en bois (balisage). Les efforts ont été mobilisés dans le secteur fluvial et naval cependant, toutes ces énergies ne pouvaient aboutir à des changements importants que si le temps nécessaire à les accomplir était mis à leur dispositions. Mais les deux dernières années du programme ont quand même permis, pour ces secteurs, d'être sur le chemin du changement !

Par contre, le processus de changement est en cours dans le secteur de la Gouvernance avec l'identification, l'appui et le démarrage des travaux d'aménagement des routes par des dynamiques locales. L'amélioration de la praticabilité de ces routes est perceptible et les rendant plus fonctionnelles.

## 4.2 Performance de l'output 1



### 4.2.1 Indicateurs atteints

Output 1 : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée			
Indicateurs	Valeur de la Baseline	Cible finale	Valeur année 2019
Nombre des personnes formées en lien avec la maîtrise d'ouvrage (Nbr)	CPR : 0 IPDR : 0 ITPR : 0 CPE : 0	CPR : 4 IPDR : 23 ITPR : 15 CPE : 2	CPR : 4 IPDR : 5 ITPR : 5 CPE : 1
% d'exécution du plan d'appui à la CPR, DPITPR et l'IPDR	0%	100 %	96%

### Cadre de résultats suivant l'orientation stratégique 2020

Output 1 :					
Indicateurs	Valeur de base 2019	Valeur année précédente	Valeur année rapportage 2020	Cible année rapport 2020	Cible finale
Montant cumulé investis par la Province dans l'entretien du réseau multimodal réhabilité par Enabel	1.166.673 USD	N/A	2491227,81 USD	3000000 USD	3000000 USD

### 4.2.2 Analyse de la réalisation de l'output

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

La maîtrise d'ouvrage au niveau provinciale est renforcée par la CPR. 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. Jusqu'à ce jour, la CPR fonctionne convenablement.

Il est à noter que le fonctionnement de cette structure a été entièrement assuré par un appui du PRODET via les conventions de subsides. La deuxième ainsi que la troisième convention de subsides ont été clôturées respectivement le 31/05/2018 et le 31/03/2019.

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

Aussi, dans le cadre d'assurer la protection du patrimoine routier, des actions de sensibilisation et de mise en place des outils de communication (bandes dessinées, panneaux de signalisation) ont été effectuées.

Une session extraordinaire de la CPR appuyée techniquement et financièrement par PRODET a été tenue pour examiner la viabilisation financière de la Commission Provinciale Routière de la Tshopo, afin de permettre la coordination des programmes d'études et d'investissement pour la réhabilitation et l'entretien des routes, bacs, ponts et biefs navigables dans la Province de la Tshopo.

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. A cet effet, cinq agents de l'Inspection Provinciale de Développement Rural ont été mis à disposition du programme. Cependant, l'on confirmerait moins que ce rôle est rempli actuellement comme attendu.

L'appui à Division Provinciale des ITPR n'a pas pu être concrétiser par une convention de subside en raison d'une position trop attentiste du partenaire. Toutefois, cinq agents (DPO) de la Division provinciale des ITPR ont été mobilisé pour un transfert des compétences. Les missions de suivi et contrôle qu'ils exerçaient ont été en lien avec la maîtrise d'ouvrage.

Les agents Ing. Routier de l'IPDR et de l'ITPR ayant presté comme DPO, ont pu le faire jusqu'au changement d'approche de la part d'Enabel en fin 2019. En effet, Enabel ne voulant plus déforcer les administrations publiques, a souhaité ne plus travailler avec eux. Pourtant, nous étions bien dans une démarche de renforcement de capacité du partenaire.

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

En ce qui concerne les opportunités, l'avènement des nouvelles institutions provinciales a facilité une collaboration de proximité pour échanger sur la problématique de désenclavement à la Tshopo. Aussi, Il y a lieu de noter que la réouverture par la RVF National d'un bureau à Kisangani a été une grosse opportunité, du fait que la présence de la Direction Provinciale de la RVF à la Tshopo a permis de travailler en synergie pour la réalisation des travaux de balisage dans la rivière Lomami. 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.

Pour implémenter le PRODET, différents facteurs ont influencé positivement et négativement l'atteinte de ce résultat. Parmi ces facteurs, nous pouvons retenir :

#### Facteurs négatifs :

- Il s'est constaté que la CPR était 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 ;
- Les changements à répétition au niveau de l'exécutif Provincial restent et demeurent un réel élément perturbateur pour la bonne marche des activités de cette structure et de l'appropriation du réseau par le gouvernement Provincial ;
- Lenteur dans la mise en œuvre de la décentralisation.

#### Facteurs positifs :

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

Au cours d'exécution du projet, quelques résultats positifs et négatifs ont été observés à savoir :

#### Résultats positifs inattendus sur l'atteinte de l'output :

La mise en place d'un bureau de cours d'eau à Kisangani a été un résultat positif inattendu. Initialement, cette action n'était pas envisagée au départ. Toutefois, à partir de la réorientation stratégique de PRODET vers le fluvial, Enabel a facilité ainsi qu'appuyé techniquement et financièrement la mise en place d'un bureau de cours d'eau à Kisangani ; et la mise en place de ce bureau a facilité l'aménagement de la rivière Lomami.

#### Résultats négatifs inattendus sur l'atteinte de l'output :

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

### 4.3 Performance de l'output 2



#### 4.3.1 Indicateurs atteints

<b>Output 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité</b>			
<b>Indicateurs</b>	<b>Valeur de la Baseline</b>	<b>Cible finale</b>	<b>Valeur année 2019</b>
Pourcentage d'exécution du PGES (%)	Banalia : 0%	Banalia : 30%	Banalia : 30%
	Opala : 0%	Opala : 30%	Opala : 30%
	Isangi : 0%	Isangi : 30%	Isangi : 30%
Nombre de personnes formées spécialisées en HIMO (Nbr)	520	1218	687
Longueur de voies routières/ fluviales désenclavées (km)	0Km	1 254	650,01
Longueur de ponts construits/ réhabilités (ml = mètre linéaire)	0 ml	832,5	380,25
Nombre de passages sous route construits/Réhabilités (Nbr)	0	172	58
Nombre de bacs réhabilités/ construits et fonctionnels (Nbr)	R / C : 4	R / C : 8	R / C : 6
	Fonct. : 6	Fonct. : 9	Fonct. : 5
Nombre d'embarcadères aménagés et fonctionnels (Nbr)	1	6	3

#### 4.3.2 Analyse de la réalisation de l'output

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



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

*Cadre de résultats suivant l'orientation stratégique :*

<b>Output 1 :</b>					
<b>Indicateurs</b>	<b>Valeur de base 2019</b>	<b>Valeur année précédente</b>	<b>Valeur année rapportage 2020</b>	<b>Cible année rapport 2020</b>	<b>Cible finale</b>
Nombre d'améliorations majeurs apportées à la baleinière locale	0	N/A	3	26	<b>26</b>
Nombre d'organisation d'entretien des routes fonctionnelles	0	N/A	17	38	<b>38</b>
Nombre de bacs réhabilités	6	6	7	8	<b>8</b>

Après la réalisation de l'étude de baseline, la priorisation des axes, les résultats obtenus sont jugés satisfaisants. Nonobstant, la non construction des quais et embarcadères.

Les réhabilitations de route, ponts dalots, bacs :

le PRODET compte un linéaire total de 650 km de pistes réhabilitées sur 1148 km prévus (57%), 380 ml de ponts construits/réhabilités sur 467 prévus (81%), 164 buses et dalots posés contre 172 attendus (95%), 7 bacs réhabilités/construits. Ceci a permis de renforcer le maillage du réseau construit et d'améliorer par conséquent les conditions de mobilité et d'accessibilité dans la zone d'intervention du programme. L'ensemble de travaux exécuté/ouvrages construits forme un réseau fonctionnel permettant une bonne fluidité du trafic et des échanges commerciaux entre les campagnes et les grands centres de consommation (voir carte 2).

Les formations en HIMO :

Le PRODET a formé et encadré 687 personnes en HIMO pour renforcer la durabilité des infrastructures.

Les dynamiques locales :

Dis-sept dynamiques locales disposent des matériels de cantonnage suffisant et adéquat et réalisent les travaux sur terrain. Un encadrement-formation est dispensé par les Ing. de territoire de l'OVDA et par les Ing. Enabel. Le processus est en cours pour le reste des dynamiques locales d'aménagement des routes.

### Les bacs :

Durant la période de 2015 à 2021, outre la mise en place et en service de deux bacs neufs de 35T Isangi et Yaté, le PRODET a finalisé les travaux de réhabilitation du bac Simi-simi 35T, ancien Isangi (25T), Yatolema et Kisangani III et un appui opérationnel et technique pour la réhabilitation du bac de Banalia. C'est ce qui a permis d'améliorer la capacité technique et opérationnelle du centre bacs C480 de Kisangani.

La réhabilitation du bac ancien Isangi en résolvant la problématique d'accostage du bac par allongement des volets d'embarquement et débarquement, mais également le reconditionnement du moteur marin. Ce dernier a servi d'un chantier école aux jeunes apprenants du centre pour mieux maîtriser le fonctionnement du moteur marin John Deer 4045TFM50 avec l'utilisation des manuels mis à disposition par Enabel.

La réhabilitation/construction du bac Yatolema 30T par l'accouplement de deux bacs HMIE 15Tonnes de l'Office des Routes pour la motorisation par un moteur John Deere 4045TFM50. Ce bac a permis de résoudre le problème de rupture de charge sur la RN7 précisément sur le point de passage de la Lobaie, qui exigeait le chargement d'une partie de la marchandise avant la traversée à l'aide d'un bac de faible capacité de 15Tonnes.

Par ailleurs, le dernier DES porte sur la réhabilitation/carénage du bac Kisangani 3 dont les travaux sont en cours de réalisation jusqu'en fin Q1 2021 au centre matériel flottants de l'Office des Routes à Kisangani. Outre le carénage, les travaux consistent également de le remotoriser par le remplacement d'un moteur Marin en perte de puissance et ses organes de propulsion. Le circuit de gouverne sera renouvelé par des nouvelles pièces en commande. Les parois de la structure du bateau seront repeintes en peinture marine industrielle. Bien avant ces travaux, le programme a construit quatre (4) bollards sur le point passage bac Kisangani 3 en cofinancement avec le partenaire Office des Routes en vue d'améliorer l'accostage de ce dernier en période de hautes eaux du fleuve Congo.

Parmi les bacs à réhabiliter, nous trouvons le bac piéton de l'OR, dont le DES (dossier d'exécution spécifique) était disponible pour signature. Finalement, après avoir réalisé une étude de faisabilité, nous avons constaté que celui-ci ne serait ni rentable et ne permettrait pas d'absorber le flux de voyageur des deux rives du fleuve. Cette réhabilitation a été mis en veilleuse.

Le bac Banalia initialement prévu par PRODET a été inscrit dans le programme d'urgence de la présidence et actuellement ces travaux bénéficient du financement FONER et recettes bacs.

Afin d'améliorer les conditions de travail des agents des intermédiaires financiers au niveau de points de passage bac, six guichets de péage meublés ont été installés.

De tout ce qui précède, six points de passage bacs de la Tshopo sont opérationnels grâce à l'appui de PRODET malgré l'immobilisation de certains bacs suite à la dégradation de certaines routes dans la zone d'intervention d'Enabel.



*Réhabilitation bac Simi-simi.*



*Reconditionnement de moteur marin John Deer.*



*Réhabilitation du bac Kisangani III*



*Réhabilitation du bac Kisangani III*

#### Le naval :

Après l'identification, la conception et la planification du projet construction d'une baleinière améliorée (activité), il y a eu suspension de sa mise en œuvre par la coordination. Cette décision, intervenue en fin de programme, ne permet pas l'évolution de l'indicateur "Nombre d'améliorations majeurs apportées à la baleinière locale ».

La raison principale en est le temps qui reste pour PRODET ne permettra pas qu'on atteigne les résultats pour cette activité : "Amélioration de la qualité de Baleinière du parc flottant de la Tshopo". Car non seulement il eu fallu construire la baleinière dans la durée du programme, ce qui était faisable, mais en plus, cela n'aurait eu de sens qui si des fomations, sensibilisations, séances d'apprentissage avec lieu après la construction. Et c'est bien sur ce point que le projet n'aurai plus eu assez de temps pour partager avec les utilisateurs, les constructeurs et armateurs.

Néanmoins de nombreux documents de capitalisations ont été rédigés et permettront une bonne définition d'un futur DTF sur le fluvial et le naval dans la Tshopo.

Un projet avec une durée plus longue et un budget conséquent pourrait donner de bons résultats. L'actualité nous rappelle sans cesse l'importance du transport des marchandises par baleinière et les nombreux accidents qui en découlent.

#### Les rivières :

Les prospections des rivières ont eu lieu à travers des missions mixtes Enabel/ OVDA, RVF/Commissariat fluvial avec l'appui d'un consultant en voies navigables recruté de gré à gré avec la RVF. Ceci a permis de collecter les données de base quantitatives et qualitatives ayant permis de faire l'état de lieux des rivières LOMAMI, LOBAI et LINDI identifiées en interconnexion avec le réseau routier déjà réhabilité en fonction des activités menées par PRODAT, mais aussi et surtout de ressortir la priorisation des options concrètes d'interventions (choix des rivières) tenant compte de la faisabilité économique, de la durabilité et des critères des choix des rivières (à aménager et à baliser) définis dans le DTF.

N°	Territoire	Rivière	Tronçon	Km
1	Isangi	Lomami	Isangi- Yahisuli	154
		Lobaie	Emb. Avec Lomami- Km 10	10
Sous-total 1				164
2	Opala	Lomami	Yahisuli - Opala centre	86
		Lobaie	Km 10 - Yataka	72,5
Sous-total 2				158,5
3	Banalia	Lindi	Belgika – N'sele	47, 150
Sous-total 3				47,15
Total général				369,65

*Réseau de voies navigables prospectées par territoire.*

A cause de la présence des rapides, passes navigables très étroites et rocheuses, la rivière LINDI n'a pas été priorisée pour les travaux. Le coût d'un tel aménagement serait exorbitant nécessitant le dynamitage de certaines passes rocheuses. Donc 322,5 Km ont été priorisées sur 369,65 Km prospectés.



*Prospection de la rivière LOMAMI, LOBAIE et LINDI :*

Pour impulser et sécuriser le transport fluvial, il a été prévu des travaux d'aménagement et de balisage par l'approche du développement local basée sur le volontariat et bénévolat communautaire en vue d'une meilleure appropriation et par ricochet une bonne durabilité.

Travaux d'aménagement de la LOMAMI: l'Association des Transporteurs des Baleinières d'Isangi « ASTRABIS » a été identifiée sur la rivière LOMAMI. Par contre aucune dynamique locale identifiée sur la Lobaie. Donc pas moyen d'y réaliser les travaux.

Pour la LOMAMI, ASTRABIS a reçu un appui matériel pour la réalisation des travaux d'Isangi à opala centre (240 Km). Un lot de matériel et équipement nécessaire a été mis à sa disposition à cet effet. Les travaux sont en cours de réalisation. Il s'agit des travaux d'élagage (abattage des arbres qui surplombent la rivière) et de desnagage (évacuation des troncs d'arbre tombés dans l'eau).

N'ayant pas expertise en la matière, il a été prévu un appui-accompagnement de l'Office des Voies de Desserte Agricole « OVDA » avec le concours de la RVF (formation sur les tas).

L'OVDA n'ayant pas encore un bureau des cours d'eau au niveau provincial, la Direction Générale a mis à sa disposition un expert en voies navigables en vue du transfert des compétences permettant ainsi la mise en place du bureau de cours d'eau au niveau provincial. De même la RVF étant en phase d'installation au niveau provincial, la Direction Générale a mis à sa disposition un ingénieur hydrologue pour transférer les compétences.

En ce qui concerne la voie d'eau, le PRODET a réalisé une étude détaillée de bathymétrie sur 15.4 km des bancs rocheux identifiés sur la rivière LOMAMI à l'aide d'un échosondeur, qui a conduit à la production des planches bathymétriques. PRODET a assuré des travaux d'aménagement et balisage : fixe sur les zones rocheuses par le mouillage des bouées de navigation rouge et noires et mobile sur une longueur de 224,6 km par la mise en place des signaux de rives en bois. Ces travaux ont permis de sécuriser la navigation d'Opala centre à Isangi.

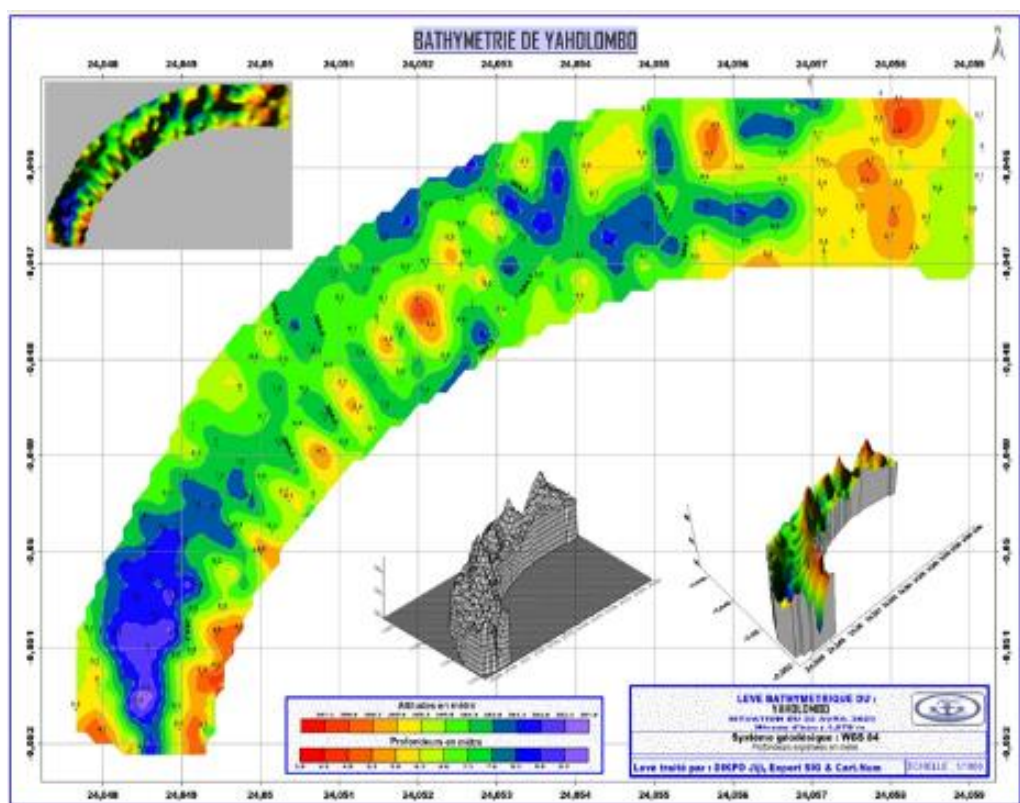


Planche bathymétrique de Yaolombo sur la rivière LOMAMI.



*Balisage de la rivière LOMAMI*



*Balisage des passes rocheuses de la rivière LOMAMI.*



*Travaux de desnagage sur la rivière LOMAMI (ASTRABIS et OVDA).*

*Travaux de balisage de la LOMAMI d'Isangi à Opala (240 Km) : en cours de réalisation par la Régie des Voies Fluvial. Le balisage mobile sera fait sur 224,600 Km avec les signaux de rive en bois*



*et balisage fixe sur les zones rocheuses (15,400 km) par le mouillage des bouées de navigation rouge et noires.*

Il y a lieu de signaler que l'output sera totalement atteint si les activités en cours arrivent à la fin (Aménagement de la LOMAMI 240 Km et balisage 240 Km). Activités ayant lieu en Q2 2021.

En prévision de la mise en place d'un réseau d'échelles limnimétriques pour le suivi de niveau d'eau et la réalisation des travaux hydrographiques, six bornes hydrographiques ont été construites dont quatre sur LOMAMI et deux sur LOBAIE respectivement aux sites de Yetoli, Yahisuli, Yaté et opala centre pour LOMAMI et Yaengo bac et Yaengo Bomongo sur LOBAIE. Ceci pour servir de repère afin de connaître la valeur du niveau d'eau local, information pertinente dans la réduction des sondes bathymétriques pendant les travaux hydrographiques. Le suivi du niveau d'eau est très important pour le transport fluvial et permet de connaître en temps réel le tirant d'eau de la rivière et donc la charge possible sur les baleinières évitant ainsi de nombreux accidents.



*Borne de Yétole Borne d'Opala centre Borne de Yaengo bac.*

#### Environnement :

Malgré le recrutement tardif de l'expert en environnement, le PRODET a axé ses actions pour mitiger les impacts négatifs consécutifs à la mise en œuvre du programme avec l'implication de l'Agence Congolaise de l'Environnement (ACE) dans l'élaboration du Plan de gestion Environnementale et Sociale (PGES).

#### Quelles sont les opportunités et les contraintes qui se sont présentées ?

La plus grande opportunité aura été le démarrage du programme des cents jours du président TSHISEKEDI. De nombreux ponts, routes, bac seront réhabilités dans la province de la Tshopo allant dans la même volonté que PRODET de faciliter le déplacement des biens et des personnes dans cette province. Nous pouvons citer la construction du pont LONDE et la réhabilitation du bac de BANALIA comme déterminant la zone d'intervention.

Dans le cadre du développement de la multimodalité, le balisage du Fleuve Congo pour l'UE est également une opportunité de poursuivre le désenclavement des rivières qui vont jusqu'au bassin de production comme le grenier à riz d'Opala.

La présence de la Direction régionale RVF à la Tshopo a été une opportunité pour accompagner les techniciens OVDA dans les travaux de balisage, dans le cadre du transfert des compétences. Elle a ainsi joué le rôle de supervision, suivi et contrôle des travaux d'aménagement et de balisage par la méthode HIMO avec ASTRABIS sur la rivière LOMAMI; réaliser des travaux de balisage des bancs rocheux identifiés sur la rivière LOMAMI (15,400 km) et enfin la mise en place des échelles limnimétriques aux droits des sites où on a construit les bornes hydrographiques sur la LOMAMI et LOBAIE. C'est dans ce cadre que PRODET a appuyé la démarche de mise à disposition d'un officier baliseur, et d'un hydrologue. Ces réalisations ont permis à contribuer l'atteindre de l'output 2.

*Quels sont les facteurs (positifs ou négatifs) qui ont influencé l'atteinte de l'output ?*

Facteurs positifs :

L'existence d'autres bailleurs de fonds dans la région. Par exemple la présence de PROROUTE (projet Banque mondiale) sur la RN4 a facilité l'accès aux réseaux du territoire de Banalia et l'accès aux bassins de production agricole. Sans cette route, l'évacuation n'aurait pas été possible. D'autant que la réhabilitation n'aurait pas pu être financée par le projet PRODET par manque de budget à la hauteur des besoins de la réhabilitation d'une route latéritique ;

La présence des capacités locales acquis des programmes similaires précédents (chef d'équipe et cantonniers formés) ;

L'existence des dynamiques locales qui permettront au programme de trouver une solution palliative au faible investissement de la province dans l'entretien des routes ;

L'Administrateur du Territoire de Banalia qui entreprend de trouver des solutions pour réhabiliter certains axes sur les fonds du territoire ;

La présence de l'entreprise privée « Busira Lomami » qui assure l'entretien de certaines pistes rurales des bassins d'Isangi en accord avec la province et moyennant certaines déductions fiscales.

La disponibilité des ressources humaines jeunes, au centre bacs a permis à PRODET de les former afin de renforcer l'équipe de la maintenance et exploitation des bacs dans la Tshopo qui est plus que vieillissante.

Les synergies entre programme notamment en ce qui concerne l'identification des initiatives locales par les DPO RC PRODAT.

La présence de services étatiques au niveau provincial (OVDA, RVF, Commissariat fluvial) et leur implication dans les activités du programme. Les activités ont été menées en étroite collaboration avec les experts qu'ils ont mis à notre disposition

Facteurs négatifs :

Deux mesures prises par l'Etat Belge ont fortement impacté la mise en œuvre du Programme, à savoir (i) la décision de suspension par la partie Belge des nouvelles réhabilitations suite au non-respect de la Partie Congolaise d'honorer ses engagements concernant l'entretien des ouvrages construits ou réhabilités dans le cadre de la coopération entre les deux pays et (ii) les mesures de restriction budgétaire fixant les limites des dépenses à effectuer pour les années 2017, 2018 et 2019. Ces mesures ont perturbé et ralenti l'exécution des activités du Programme, et n'ont pas, par conséquent, permis à ce dernier d'atteindre totalement les résultats prévus dans le délai imparti initialement.

Réduction budgétaire de 3 millions d'euros correspondant aux nouvelles réhabilitations n'a pas permis de réaliser toutes les activités prévues, d'où la réorientation et la priorisation des activités, notamment maintenir la mobilité au sein des bassins de production appuyés par PRODAT.

Les lenteurs structurelles dans la mise en œuvre de la décentralisation jouent contre la gestion de la province par le gouvernement provincial. Pour le cas de la signature des accords de gestion des bacs, devoir le faire signer par l'OR Kinshasa ne permet pas à la province d'en assurer un réel suivi local.

D'autres facteurs comme les difficultés dans la prise de décisions STD, la faible implication de l'Etat, le changement répétitif au niveau de l'exécutif provincial ralentissent l'atteinte de l'output.

Déconcentration de certains services liés à la maîtrise d'œuvre dont la OVDA, il a fallu échanger avec la Direction nationale/Division des cours d'eau sur la modalité de mise en œuvre des lettres d'entente en cours ;

Manque du bureau Cours d'eau à la OVDA Tshopo, la Direction Générale a mis à la disposition de la Direction Provinciale un expert en voies navigables dans le cadre de transfert des compétences pour la mise en œuvre de la lettre d'entente ;

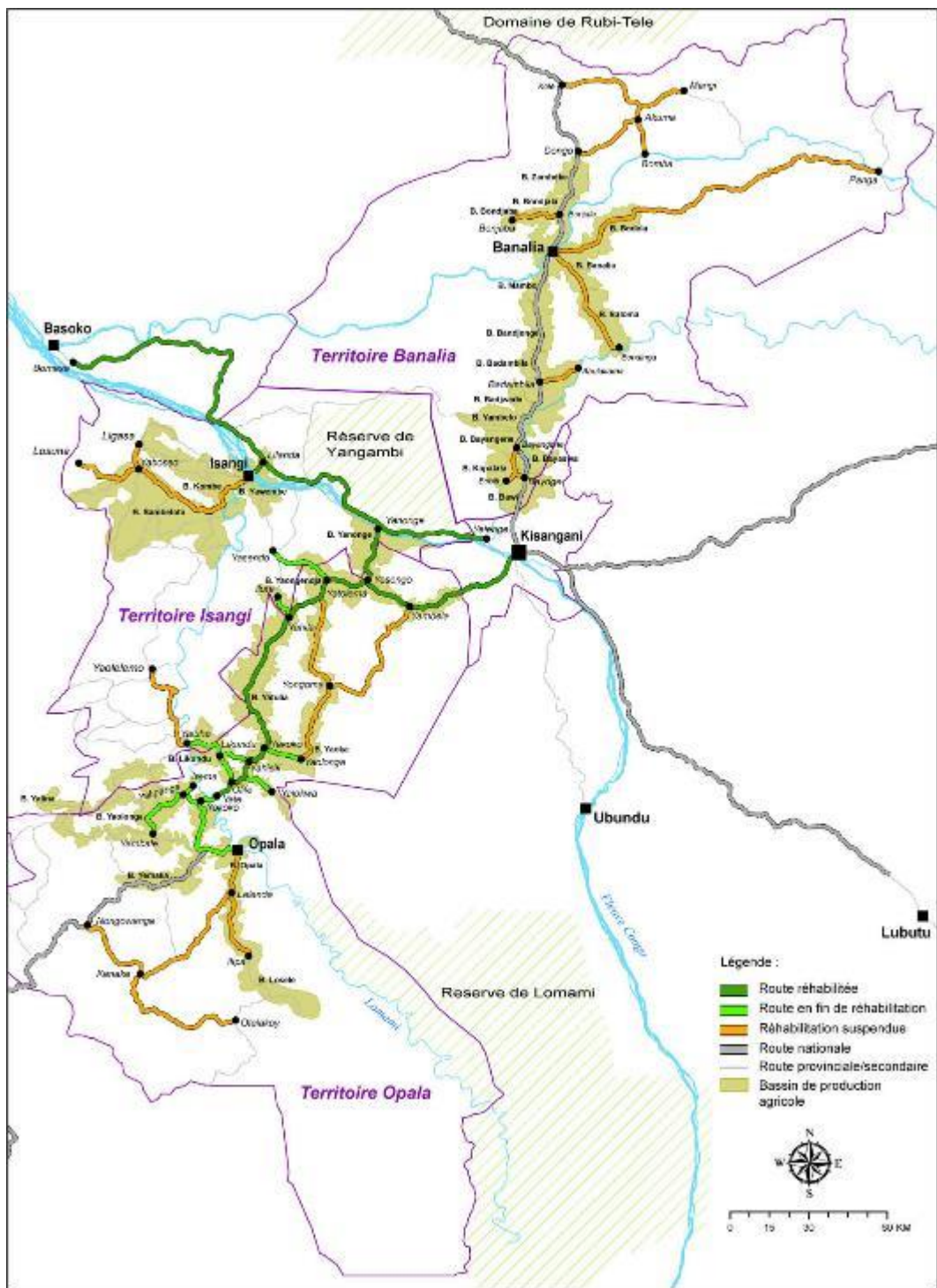
Manque des structures locales œuvrant dans le secteur des voies navigables ;

Présence du diamant à la chute de Matala. Les populations se sont opposées farouchement au levé bathymétrique croyant qu'on était des exploitants.

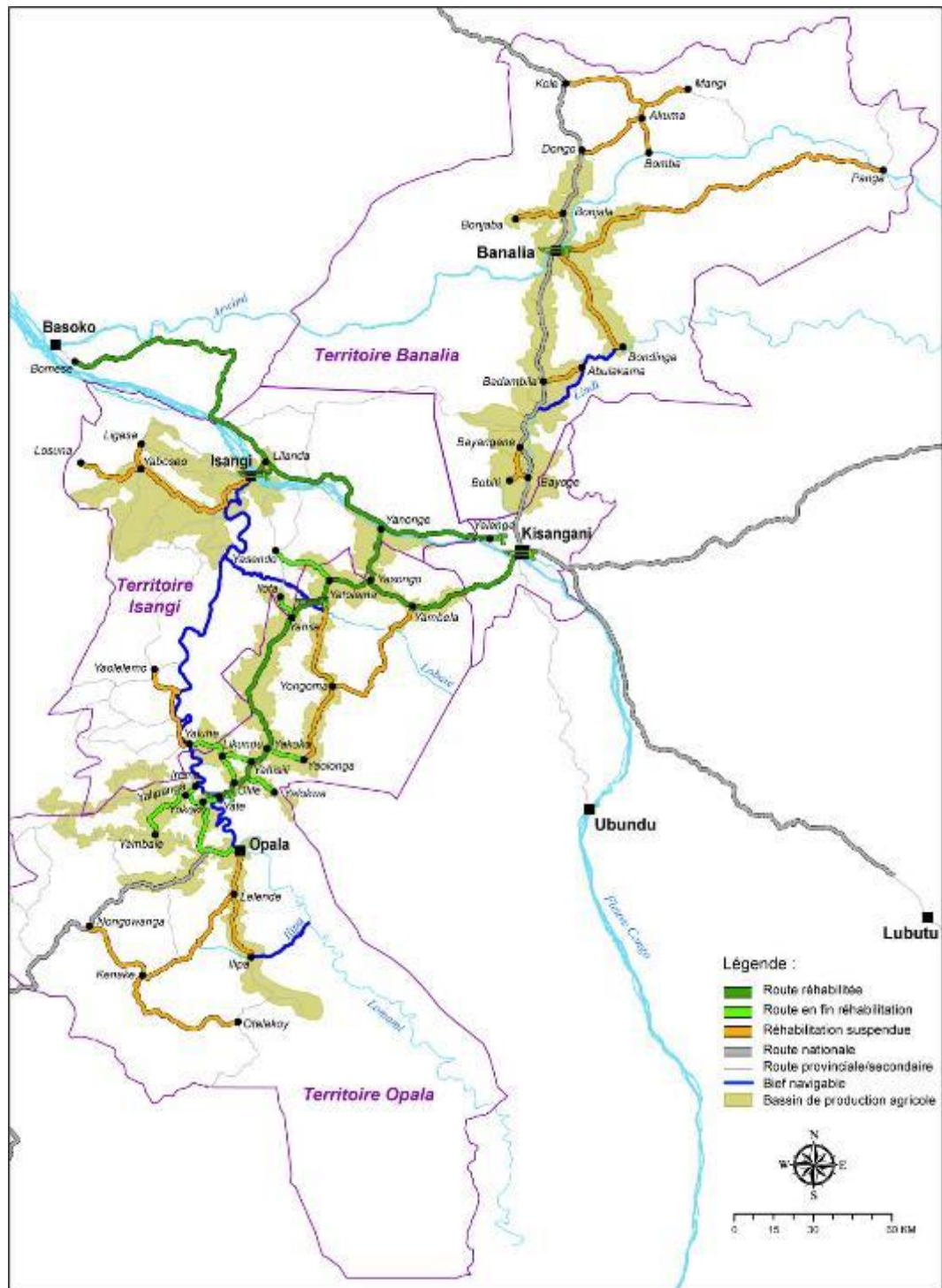
*Quels résultats inattendus (positifs ou négatifs) ont été observés en lien avec la mise en œuvre des activités réalisées ?*

Avec la fin du programme PRODET, le nouveau gouvernement provincial c'est senti plus que concerné par le devenir de son réseau routier. Une grande réunion multi-acteurs a eu lieu au début de l'année 2021, sous l'égide de la CPR, rassemblant le gouverneur de la

Tshopo et des provinces voisines, les services spécialisés de la province et de l'Etat central (FONER Kinshasa). Plusieurs résolutions encourageantes ont vu le jour.



Carte 2 : Réseau routier réhabilité par le PRODET



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

## 4.4 Performance de l'output 3



### 4.4.1 Indicateurs atteints

<b>Output 3: Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</b>				
<b>Indicateurs</b>	<b>Valeur de la Baseline</b>	<b>Cible finale</b>	<b>Valeur année 2019</b>	<b>Commentaires :</b>
Nombre de CoordiCLER professionnalisés	0	4	2	L'output n'a pas été atteint ;
				Il y a eu rupture de collaboration entre Enabel et les CoordiCLER due à la suspension des travaux de réhabilitation ;
				Le renforcement des capacités n'a donc pas suivi ;
				Enabel n'a pas construit des bureaux pour les CoordiCLER, mais par contre il y en a eu certaines qui ont construit le leur (Opala 1 et 2).
Longueur de routes / voie fluviale entretenus par les CLER et CLESB	0 Km	1042 Km	650,1	L'output est en dessous du seuil ;
				La décision de suspension des travaux a fait que les travaux de réhabilitation n'ont continué qu'à Opala pour atteindre les 208 km en 2018
				La cible de 1148km ne pourra pas être atteint à cause de cette mesure de suspension des travaux ;
				440 km des routes sur tous les territoires ont été cédé à la Province, mais l'entretien n'a pas suivi ;
				Pas de biefs navigables en entretien, mais les pré études ont été faites.
Cote moyenne pondérée sur base des fiches d'abattement	0%	90%	??	La valeur de la baseline devait être plutôt Non Applicable parce qu'on début il n'y avait encore personne qui avait fait l'examen ;

				Pourquoi il n'y a pas des valeurs entre 2017 et 2018 ?
				2018 : l'appréciation qualitative des axes réhabilités à Opala (données recueillies du président CoordiCLER Opala 2) est à 90 %, mais pourquoi il n'y a pas d'appréciation quantitative ? (C à d les fiches d'abattement)

#### 4.4.2 Analyse de la réalisation de l'output

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

Pour arriver à l'entretien routier par les structures locales, un travail de diagnostic, formation ainsi que mise en place des CVD, CLER, et CoordiCLER a été réalisé. A cet effet, le SNCOOP, appuyé par le PRODET, a procédé à la mise en place de : 11 CLER et 2 CoordiCLER dans les Territoires d'Opala, 09 CLER et 1 CoordiCLER dans le Territoires d'Isangi, et 07 CLER et 1 CoordiCLER dans les Territoire de Banalia.



Après cette mise en place, l'OVDa appuyé par Enabel/PRODET a formé 128 Chefs d'équipe des CLER en technique HIMO.

Après ce processus, les CLER ont acquis de compétences, et ces derniers ont assuré l'entretien de 208 Km de routes réhabilitées par PRODET dans Territoire d'Opala.

Etant donné que l'entretien des routes par les CLER a nécessité leur prise en charge financière, le constat est que l'entretien n'a pas constitué une réponse appropriée pour garantir la durabilité. Dès que le programme arrête le financement, la route est totalement abandonnée ; du fait que le travail réalisé par ces CLER au profit de leurs communautés devraient être rémunérés avec l'arrivée d'un bailleur.

Malgré tout, le financement des CLER par le PRODET a eu des effets sur le développement de ces villages. On a constaté l'apparition de toit de tôles, de panneaux solaires, de petite boutique, facilité pour les frais scolaires et de santé etc En somme, d'importantes retombées financières restent au niveau local. Cet objectif atteint fait partie du DTF.

Après ce constat, 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 (initiatives locales) d'aménagement des routes.

Ces dynamiques locales ne font pas certes de l'entretien systématique. Elles mènent des actions d'aménagement des routes localisées, avec la construction-réparation des ponts en bois au niveau des points de ruptures, de manière rustique. Cela permet, certes, d'augmenter la mobilité des engins (vélo, moto, tricycle, véhicule léger...), mais le résultat bien que présent, reste précaire. 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'auto-prise en charge des travaux d'entretien des routes.

A cet effet, 65 dynamiques locales volontaires ont été identifiées dans les trois Territoires d'intervention du projet, à savoir Banalia, Isangi et Opala.

Après l'identification de ces dynamiques, un atelier d'échange sur la problématique d'entretien des routes par les communautés locales a été organisé.

Dans le but de promouvoir l'approche territorial du développement local, un deuxième atelier de réflexions a été organisé avec les responsables de 29 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.

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 CoordiCLER d'autres parts sur l'aménagement des routes, et la mobilisation des ressources locales pour soutenir les initiatives locales de désenclavement des milieux ruraux.

Après ce processus, le programme s'était proposé 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 renforcement de compétences sur l'auto-prise en charge d'entretien des routes d'intérêt communautaire a été réalisé par l'INADES avec l'appui financier de PRODET. Outre ce renforcement de compétences, un appui en matériels de cantonnement manuel a été apporté à 25 dynamiques locales dont 5 à Banalia, 11 à Isangi et 9 à Opala.

En plus de cet appui matériel, le programme a facilité l'affectation d'un encadreur technique de l'OVDA dans chaque Territoire d'intervention, afin d'accompagner techniquement in situ, ces dynamiques locales.

Dans le volet fluvial, une dynamique locale dénommée ASTRABIS a été aussi appuyé matériellement pour réaliser les travaux d'aménagement et du balisage de la rivière LOMAMI, sous l'encadrement technique de l'OVDA ainsi que de la RVF.

Sur terrain, il est constaté que quelques tronçons sont ouverts et certains ouvrages de franchissement des rivières sont érigés par ces dynamiques locales.



*Exemple de route et d'ouvrage de franchissement réalisés par des dynamiques locales dans le territoire d'Opala.*

La présence dans les villages, d'une population juvénile consciente de l'importance de la problématique de désenclavement ; afin de faciliter l'évacuation des produits agricoles,

ainsi que la circulation sécurisée des personnes constitue une grande opportunité de la prise en charge d'entretien des routes par les structures locales.

Malgré la volonté des dynamiques locales de promouvoir les initiatives locales (actions) d'aménagement des voies de communication, il se fait malheureusement que ces structures locales soient butées aux contraintes matérielles, tenant compte de leur précarité. Aussi, la formation de ces dynamiques locales en technique HIMO reste un défi.

Quelques facteurs influençant l'atteinte de l'entretien des routes par les structures locales ont été observés à savoir :

Facteurs positifs :

- Le Gouvernement provincial de la Tshopo a signé un arrêté accordant aux ETD un pourcentage sur les taxes afin de financer localement l'entretien des routes.

Facteurs négatifs :

- Actuellement, l'Etat Congolais n'a pas encore pu reprendre l'entretien des routes réhabilités par Enabel.
- Force est de constater qu'il y a un manque flagrant de respect des bien public. Cela est d'autant plus visible sur les infrastructures publiques comme les ponts dont certains d'entre eux s'effondrent à cause du non-respect de la charge à l'essieux.
- Le blocage au niveau de service administratif & financier d'Enabel a hypothéqué le processus de professionnalisation des CLER.

En lien avec la mise en œuvre des activités réalisées, il s'est constaté merveilleusement quelques résultats positifs inattendus par le projet :

- L'entretien de 300 m de route par la CoordiCLER Opala II avec la contribution locale;
- La construction des bureaux à Opala I et Opala II par les CoordiCLER ;
- La continuité de la paie du loyer du bureau de la CoordiCLER Isangi malgré qu'il n'y avait pas de subside Enabel ;
- Initiative locale (des regroupements au sein de la population et même de l'autorité locale) dans la réhabilitation des certains tronçons des routes et la réparation des certains ponts en bois pour faciliter l'accessibilité des bassins de production à Isangi.
- Réhabilitation de 204 Km de routes de Lileko-Mongandjo-Yangambi-Kisangani par la société d'exploitation de bois à partir d'une partie des taxes rétrocédée par la Gouvernement provincial de la Tshopo à cette société : à ce jour, plus ou moins 90 Km de routes sont déjà réhabilités.

## 4.5 Performance de l'output 4



### 4.5.1 Indicateurs atteints

Output 4: Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues			
Indicateurs	Valeur de la Baseline	Cible finale	Valeur année 2019
Diminution du nombre de barrière de tracasserie	100%	50%	n.a
Montant de tracasserie par 100 km	Route	Diminution de 50%	n.a
	Banalia:117 708 fc		
	Isangi: 38 278 fc		
	Opala: 64 541 fc		
	Fleuve		
	Banalia: 543 fc		
	Isangi:30000fc		
	Opala:16000fc		
% des camions et des baleinières surchargés	Opala	Opala	n.a
	Camion : 67%	Camion : 0%	
	Baleinière : 82%	Baleinière : 0%	
	Banalia:	Banalia:	
	Camion:38%	Camion:0%	
	Baleinière: 33%	Baleinière: 0%	
	Isangi	Isangi	
	Camion: 100 %	Camion: 0%	

	Baleiniere: 48%	Baleiniere: 0%	
% de camion respectant les barrières de pluies	Opala : 77%	80%	n.a
	Banalia : N/A		
	Isangi: N/A		

#### 4.5.2 Analyse de la réalisation de l’output

Au sujet de la bonne gestion des recettes des bacs, le PRODET a soutenu un modèle de gestion décentralisé avec un protocole d’accord de gestion des bacs signé au niveau provincial. Cet accord avait été défini par le programme précédent (avec les outils de gestion y relatifs) dont les paramètres (calculs des tarifs de péage, choix de l’intermédiaire financier pour la perception et la sécurisation de recettes bacs) étaient adaptés selon les spécificités de chaque site.

Dans la mise en œuvre du modèle, les recettes étant multipliées par dix (bon état des routes réhabilitées), le solde mensuel des bacs étant énorme et logé dans un compte Office des Routes. Cette situation avait attiré l’attention à l’interne et à l’externe de l’Office des routes. De ce fait, les protocoles d’accord (obligations mutuelles) ont été remis en cause par la hiérarchie nationale du partenaire (OR Kinshasa).

Malgré la volonté de PRODET d’accompagner le modèle pour le pérenniser à travers sa participation dans les réunions du comité suivi des bacs, pilier fondamental du mode de gestion, le modèle souffre encore notamment de manque d’une gestion orthodoxe caractérisée par le coulage des recettes générées.

Cependant cet accompagnement n’a pas permis à consolider le modèle de gestion des bacs, déjà fragile, du fait du non renouvellement des accords de gestion échus et du caractère déconcentré de l’Office des Routes qui est le seul gestionnaire des comptes bacs.

PRODET ne peut espérer améliorer la mise en œuvre du modèle s’il demeure paralysé par la pesanteur des procédures des services déconcentrés. C’est ainsi que les acteurs étatiques et non étatiques de la province ont été impliqués dans la problématique de la gestion des bacs.

C’est dans ce sens qu’il a été jugé impérieux au vu des constats de faiblesses de gestion, renforcées par des difficultés à mener un dialogue politique ouvert avec l’Office des Routes au niveau national–de signer un engagement (Accord cadre de gestion bacs RDC) – et ensuite développer des protocoles d’accord provinciaux.

L’Accord-cadre gestion des bacs actuellement proposé, développe une vision de gestion du parc national des bacs dans un élan de solidarité raisonnable et rationnelle qui impose une mutualisation des moyens et des résultats, et est en attente de la signature.

Cela dans un objectif d'optimiser la redevabilité du gestionnaire responsable. Cette question est portée au niveau de la représentation et de l'ambassade du fait de son caractère politique et diplomatique.

	<b>KISANGANI</b>	<b>SIMI SIMI</b>	<b>ISANGI</b>	<b>YATOLEMA</b>	<b>YATE</b>	<b>BANALIA</b>	<b>Total</b>
Année 2015	\$247.942,37	\$1.877,28	\$4.560,60	\$964,13	\$167,83	\$148.449,29	<b>\$403.961,50</b>
Année 2016	\$198.366,33	\$38.152,79	\$36.208,75	\$8.510,17	\$1.334,08	\$178.951,92	<b>\$461.524,04</b>
Année 2017	\$132.243,16	\$21.379,68	\$13.987,99	\$12.583,03	\$5.185,40	\$159.373,19	<b>\$344.752,45</b>
Année 2018	\$183.818,94	\$19.500,97	\$13.376,71	\$17.448,97	\$3.167,73	\$133.729,52	<b>\$371.042,84</b>
	<b>\$762.370,80</b>	<b>\$80.910,72</b>	<b>\$68.134,05</b>	<b>\$39.506,30</b>	<b>\$9.855,04</b>	<b>\$620.503,92</b>	<b>\$1.581.280,83</b>

*Les données sur les recettes de 2019 et 2020 ne sont pas disponibles pour le moment et sont en baisse drastique à cause du mauvais état des routes RN7 et RP408.*

	KISANGANI	SIMI SIMI	YATE	BANALIA	ISANGI	YATOLEMA
<b>Piéton [PTO]</b>	<b>100 FC</b>	<b>100 FC</b>	<b>100 FC</b>	<b>100 FC</b>	<b>100 FC</b>	<b>100 FC</b>
<b>Vélo [VLO]</b> Tout véhicule à deux roues non motorisés : bicyclette, charrette à bras, pousse-pousse	<b>200 FC</b>	<b>200 FC</b>	<b>200 FC</b>	<b>200 FC</b>	<b>200 FC</b>	<b>200 FC</b>
<b>Moto [MTO]</b> Tout véhicule à deux-roues motorisé : vélomoteur, motocyclette, moto de route ou moto tout-terrain	<b>1000 FC</b>	<b>1000 FC</b>	<b>1000 FC</b>	<b>1000 FC</b>	<b>1000 FC</b>	<b>1000 FC</b>
<b>Véhicule léger [VLE]</b> Automobile à quatre roues, à usage individuel : voitures, 4x4, pick-up	<b>47.000 FC</b>	<b>47.000 FC</b>	<b>37.500 FC</b>	<b>47.000 FC</b>	<b>42.500 FC</b>	<b>40.000 FC</b>
<b>Véhicule moyen [VMO]</b> Véhicule avec 2 essieux, de 4 à 6 roues, utilitaire de transport : camionnette, minibus, Mercedes 207, tracteur agricole avec dolly...	<b>62.000 FC</b>	<b>62.000 FC</b>	<b>50.000 FC</b>	<b>62.000 FC</b>	<b>56.000 FC</b>	<b>53.000 FC</b>
<b>Camion [CAM]</b> Véhicule de transport de deux essieux à 6 roues : camion benne, camion tôlé, camion-plateau	<b>94.000 FC</b>	<b>94.000 FC</b>	<b>75.000 FC</b>	<b>94.000 FC</b>	<b>INTERDIT</b>	<b>80.000 FC</b>
<b>Poids lourd [PLD]</b> Véhicule de transport de 3 essieux et 10 roues : camion semi-remorque, camion à benne basculante de 10 roues, ...Engin TP (chargeur, bull, compacteur grand modèle...), de génie forestière (Débardeur ou Tracteur sur chenilles), grues automotrices sur roues ...	<b>125.000 FC</b>	<b>125.000 FC</b>	<b>100.000 FC</b>	<b>125.000 FC</b>	<b>INTERDIT</b>	<b>106.000 FC</b>
<b>Véhicule à tarif préférentiel [VTP]</b> Tout type de véhicule officiel : autorités, OR, POLICE, FARDC, SECURITE NATIONALE, service de secours, ambulances, Agences de Coopération, Nations-Unies, ONG Internationales, Confessions religieuses...	<b>32.000 FC</b>	<b>32.000 FC</b>	<b>25.500 FC</b>	<b>32.000 FC</b>	<b>28.800 FC</b>	<b>27.000 FC</b>
<b>Véhicule privé [VIP]</b> : Jeep, voiture, pick up, fourgonnette, ... Tout véhicule léger privé, traversant seul et en dehors de l'horaire réglementaire de service.	<b>160.000 FC</b>	<b>160.000 FC</b>	<b>128.000 FC</b>	<b>160.000 FC</b>	<b>144.000 FC</b>	<b>136.000 FC</b>
<b>Gros Bétail [VCH]</b> Vache, bœuf ou autre gros bétail équivalent	<b>N/A</b>	<b>8.500 Fc</b>	<b>6.800 FC</b>	<b>8.500 FC</b>	<b>7.500 FC</b>	<b>7.500 FC</b>
<b>Camion-remorque [CAM-REM]</b> camion-tracteur à 3 essieux et 10 roues, attelé à une remorque porte-conteneur 20 ou 40 pieds, porte-citerne 40 m3, porte-grumes ou porte engin ...	<b>176.000 FC</b>	<b>176.000 FC</b>	<b>INTERDIT</b>	<b>176.000 FC</b>	<b>INTERDIT</b>	<b>INTERDIT</b>

*Grille tarifaire de péages des traversées sur les bacs.*

La problématique de la pérennisation des routes, piste, bacs est l'un des multiples défis auxquels le PRODET s'est engagé à faire face. Ainsi, la sensibilisation des usagers sur les bonnes pratiques d'utilisation du réseau a été faite à travers 4 médias (par la mise en œuvre d'un plan de communication adapté) sur l'ensemble des axes routiers réhabilités et entretenus par le Programme.

Cette sensibilisation qui vise la protection du patrimoine routier a concerné notamment le respect de 31 barrières de pluie implantées par le PRODET (12 sur l'axe Yangambi, 17 sur l'axe Opala et 2 sur l'axe Yasongo-Yanonge), l'implantation de 7 panneaux de sensibilisation (à l'entrée de chaque territoire), 2000 bandes dessinées

produites et distribuées par les différents services étatiques et non étatiques concernés et 11 personnes formées pour la gestion des barrières des pluies dans le cadre de la protection du patrimoine routier.

La présence des barrières de pluie est salutaire dans le cadre de la protection de la route. Les barrières de pluie ont pour objet la protection des routes en terre dont la dégradation peut être causée par la circulation des véhicules pendant la pluie. Elles sont indissociables de la présence d'un gestionnaire. Ce sont les CLER qui ont été choisis pour cette tâche. Mais à partir du moment où ils ne sont plus financés, le service s'arrête. Le PRODET n'a pas pu trouver de nouveau gestionnaire car ceux-ci doivent être mandatés et reconnus par les textes de loi. Cette problématique reste entière.

Concernant les barrières de tracasseries, une énorme opportunité à vue de nez lorsque le nouveau gouvernement de la RDC a décrété leurs interdictions. Nous avons pu observer leurs disparitions en très peu de temps. Cela démontre bien que lorsque le pays prend des décisions fortes, elles peuvent être suivies. Et pourtant, il n'y a pas eu d'information, pas de sensibilisation. La bonne gouvernance peut donc voir le jour en RDC, si la volonté est présente.



## 5 Synergies et complémentarités

### 5.1 Avec les autres interventions du portefeuille

Les synergies et complémentarités ont fait du PRODET un programme très pertinent à côté du PRODAT et d'EDUT.

#### Le développement de synergies PRODET – EDUT :

L'énergéticien PRODET a participé aux études préalables pour le lancement du marché d'installation de groupes solaires dans les antennes du programme. 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 ont été réalisées pour la fabrication d'équipement individuel de flottabilité type gilet de sauvetage. EDUT pourrait se voir 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 consommé 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.

#### Le développement de 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'aménagement des routes.

Les essais et réceptions techniques de toutes les 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 prévus 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.

#### Le développement de synergies 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 récapitulatif du développement des synergies et complémentarités inter-programmes :

Programmes :	Synergies et complémentarités
EDUT-PRODET	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chantier école construction des ouvrages d'art tronçon Yasongo-Yanonge ;</li> <li>Formations modulaires (I.e. mécanicien, électricien, menuisier, construction)</li> <li>• Stages de professionnalisation.</li> </ul>
PRODAT-PRODET	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appuyer les dynamiques locales pour l'entretien des voies communautaires (par les OP) ;</li> <li>• Expert mécanicien de PRODET peut renforcer les capacités en maintenance des unités de transformation chez PRODAT.</li> </ul>
EDUT-PRODET-PRODAT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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) ;</li> <li>• Concertation locale et provinciale ;</li> <li>• Formation des formateurs ;</li> <li>• Garder la vision large (thèmes transversaux) ;</li> <li>• Promouvoir l'entreprenariat féminin ;</li> <li>• Promotion de la chaîne de valeur agricole ;</li> <li>• Suivi des infrastructures (étude et suivi).</li> </ul>

Les attentes des bénéficiaires sont énormes en matière du désenclavement. Le PRODET, en désenclavant prioritairement les zones de production agricole par cantonnement en méthode HIMO contribue à améliorer le revenu des populations, développe l'accès à l'emploi et agit en synergie avec les programmes PRODAT et EDUT.

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

## 5.2 Autres synergies et complémentarités

Le projet FORET de CIFOR travaille sur le reboisement, l'agroforesterie et l'amélioration de la carbonisation du charbon de bois à l'instar du PRODAT qui fait également de l'agroforesterie. Un protocole de la collaboration était élaboré entre les deux PTF CIFOR-Enabel. Protocole qui retrace les principaux axes thématiques des synergies et complémentarités. La promotion de l'efficacité énergétique partant de l'utilisation des foyers améliorés, des briquettes écologiques et des blocs en terre stabilisés autobloquants pour minimiser la pression sur les forêts.

La facilitation d'accès par PRODET au site d'installation des équipements de la tour à flux de Carbone dans la biosphère de Yangambi dans le cadre de la lutte contre le réchauffement

climatique, un projet initié par l'UGent sur fond de l'UE. Il s'agit de la toute première tour à flux de carbone du bassin du Congo. PRODET a donc contribué aux côtés de l'INERA et de l'UGent dans les activités de facilitation d'accès par les travaux des points à temps de la piste de 9.000 m qui relie le port de Yangambi jusqu'aux sites d'installation et de fixation de ces équipements.

#### Des échanges d'études ou autres synergies :

Les études techniques sur les charbons verts et les foyers améliorés sont initiés en étroite collaboration avec le NPC (le Nouveau Paysage Congolais) de l'UE. Pour des orientations plus adaptées sur le plan économique et écologique.

Pour les charbons verts : Etudes techniques par un consultant externe pour tester la qualité sur l'aspect pouvoir énergétique, économique et le taux d'émission.

Pour les foyers améliorés : Etudes techniques par une consultante externe pour tester les aspects de la qualité de chaque type, du taux d'adoption par la population mais aussi des types plus adaptés dans le paysage de Kisangani en fonction de la biomasse disponible comme combustion (sciure du bois, makala, charbons verts, bois de chauffe...).

#### 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.

## **6 Thèmes prioritaires**

### **6.1 Environnement et changement climatique**

#### Environnement :

- Un PGES pour mitiger les impacts de PRODET sur des composantes des domaines ou milieux affectés en phase de réalisation, en phase d'exploitation ainsi qu'en phase d'entretien.
- Implication de l'ACE dans la préparation des termes de référence, la certification de l'étude ainsi que le suivi du PGES dans sa mise en œuvre par des missions ponctuelles sur les zones d'interventions.
- Des clauses environnementales extraites, du PGES et insérées dans les DAO pour application strict sur terrain par les firmes des mesures environnementales.

#### Changement climatique :

- Promotion de la cuisson écologique visant le recyclage des déchets organiques en vue de fabriquer les combustibles écologiques (appelés charbons verts) et les foyers améliorés pour réduire la coupe des bois des forêts (Synergie avec CIFOR de l'UE).
- Promotion des blocs en terre stabilisés autobloquants pour la construction des maisons d'habitation. Les blocs en terre stabilisés autobloquants sont vulgarisés comme alternative aux briques cuites qui consomment trop de bois de coupe de la forêt.

- Acquisition de 6 moules à raisons de deux unités par antennes, devant servir à la fabrication des blocs en terre stabilisés autobloquants pour les travaux de construction des unités de stockage paysanne avec l'appui des équipes techniques du PRODET.

## 6.2 Genre

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

- Ainsi, il est devenu une tradition au sein du programme provincial d'organiser annuellement une journée de renforcement des capacités des agents en matière de Genre. Occasion de faire également le point sur la prise en compte du Genre dans la mise en œuvre du programme provincial. Ceci, en vue de mettre en exergue les avancées réalisées et les défis à relever pour les jours à venir.

- En externe, en mars 2018, PRODET et PRODAT ont contribué à la réduction des violences sexuelles dont sont victimes la femme et la jeune fille par l'organisation d'une campagne de sensibilisation qui a touché 369 personnes dont 320 femmes membres d'OPA féminines bénéficiaires de PRODET et PRODAT, auxquelles ont été associés quelques leaders d'opinions de sexe masculin. A l'issue des activités du mois de la Femme, Enabel-Tshopo, à côté d'autres partenaires, a reçu du ministère provincial du Genre un diplôme d'honneur destiné aux personnes physiques ou morales qui se distinguent par leur implication dans la promotion du Genre.

- Pour contribuer de façon significative à l'autonomisation des femmes membres d'OPA bénéficiaires, sur financement de PRODAT, entre septembre et décembre 2018, 319 femmes analphabètes ont appris à lire, à écrire et à compter en swahili ou en lingala. Elles sont capables aujourd'hui de calculer en utilisant les 4 opérations fondamentales. Ce renforcement des capacités va certainement leur permettre de jouer un rôle plus important dans la vie des OP, des comités villageois de développement et des ONG.

- PRODET a veillé à ce que des femmes participent à la réhabilitation manuelle des pistes afin de gagner un salaire qui peut être réinvesti dans d'autres activités génératrices de revenu. En l'absence totale d'institutions de microcrédit, PRODET a ainsi contribué, tant soit peu, à l'autonomisation de la femme.

- Pour aider les femmes à se libérer de la corvée de ramassage du bois de chauffe et les faire participer à la lutte contre la protection de l'environnement, PRODET a organisé des ateliers sur le recyclage des déchets organiques en vue de fabriquer des combustibles écologiques (appelés charbons verts). Dans le même ordre d'idées, les femmes ont été également initiées à la fabrication des foyers améliorés. Par ricochet, ces deux activités représentent des sources de revenus pour les participantes et sont ainsi susceptibles de contribuer à la réduction de leur pauvreté.

### 6.3 Digitalisation

Un système d'information géographique est mis en place par PRODET pour accompagner le Programme Enabel Tshopo. Il permet la production des cartes thématiques reprenant la représentation numérique et cartographique des activités d'Enabel dans la Tshopo. Le système renforce la capacité du personnel terrain sur l'utilisation des outils cartographiques, mais aussi la formation des partenaires du programme dont les enseignants des écoles techniques appuyées par Enabel dans la Tshopo.

Avec l'avancée technologique, PRODET a mis à la disposition d'Enabel deux logiciels open source pour la collecte, l'analyse, l'archivage et la diffusion des données via internet. Il s'agit des logiciels Kobocollect et Mappilary.

Le logiciel Kobo dispose d'un administrateur KoboToolbox pour la gestion, l'analyse, l'archivage et la diffusion des données et d'une extension Kobocollect pour les renseignements, les enquêtes sur terrain et la collecte des données géoréférencée. Les formulaires déployés, pas besoin d'internet pour utiliser Kobocollect. L'internet est utilisé seulement pendant le téléchargement et le renvoi des formulaires. Un identifiant Kobo a été créé par PRODET pour l'ensemble des activités de Enabel en RDC géré par la Représentation (ID Kobo : enabel\_rdc), avec des sous comptes thématiques (désenclavement, agriculture, éducation, santé et eau). Les informations renseignées peuvent être retraités, téléchargés et/ou utilisés dans les rapports, ateliers ou autres études parallèles.

Le Logiciel Mappilary facilite le track référencé appuyé des images séquentielles. Les données sont stockées sur le site officiel de l'Entreprise Mappilary et sont consultables moyennant un identifiant et un mot de passe. Les images associées aux données sur site sont téléchargeables moyennant une connexion internet.

## 7 Durabilité

Du fait du caractère inachevé du processus de décentralisation, de la contraction et déficit de financement des ressources allouées au secteur de l'entretien routier ainsi que l'opacité de leur gestion, la pérennité des acquis du PRODET demeure problématique.

La mobilité dans les bassins de production est l'un des changements majeurs observés mis en œuvre par PRODET partant de sa stratégie de suppression des points de rupture dans les pistes intra-bassin de production. Les dynamiques locales qui prennent en charge d'une façon volontaire l'entretien ou plutôt l'aménagement des pistes intra-bassins et les cours d'eau de la quatrième catégorie se sont déjà appropriées de l'entretien. Cette appropriation justifie l'intérêt des dynamiques au maintien de cette mobilité. Cependant, Il y a risque que cette appropriation soit éphémère si un certain nombre de conditions de leurs existences n'est pas maintenu ou adapté aux contraintes sociales, organisationnelles et institutionnelles. C'est ainsi, l'appui organisationnel, technique et matériels des autorités locales et services étatiques compétents aux dynamiques locales serait nécessaire.

Pour la maintenance des bacs qui dépend essentiellement de la capacité d'une gestion efficace à soutenir son maintien en bon état de fonctionnement en mettant à la disposition du parc flottant bac de la Tshopo des ressources humaines, financières et matériels, il se posera un problème sur

les ressources financières si la situation actuelle de recettes ne change pas (les recettes sont en baisse à cause de la dégradation de pistes et routes) et aussi, l'Office des routes étant déconcentré, il y a risque de maintien de temps de réponse toujours plus large aux problèmes de bacs. Une gestion transparente et de proximité est un gage pour la durabilité des investissements consentis par Enabel dans le volet bac PRODET. Une autre alternative serait la mise en place de partenariats publics privés transparents adossés à la Constitution et aux textes régissant le fonctionnement des collectivités décentralisées avec les faîtières agricoles ou les entreprises minières installées dans les provinces.

*- Quelle est la viabilité économique et financière des résultats de l'intervention ? Quels sont les risques potentiels ? Quelles sont les mesures prises ?*

Par ailleurs, dans les bassins de production désenclavés, la population jouit d'un meilleur accès aux soins, à l'école, au marché et à l'administration. Ceci a un impact significatif sur l'amélioration des conditions de vie des bénéficiaires. Pour illustrer ces avantages, on peut citer notamment le cas de la poursuite des études secondaires après la fin du primaire : il est désormais possible pour les élèves de quitter Kisangani en traversant les bacs et ponts réhabilités, d'aller jusqu'à l'internat (de sœurs des Filles de la sagesse) pour quelques francs, grâce aux transports informels.

Ces nouvelles possibilités de circulation à l'intérieur des territoires, comme des territoires vers l'extérieur, se traduisent enfin par une amélioration de la sociabilité : augmentation de la fréquence des visites à la famille, au village d'origine pour surveiller ou réaliser le travail de la terre, travaux collectifs pour améliorer les pistes de jonction avec les routes réhabilitées, augmentation de la fréquentation des axes (Opala-Kisangani et Isangi-Kisangani).

Ces réhabilitations ont exercé un impact très important sur les activités économiques quoique celles-ci soient difficilement quantifiables en termes monétaires. Par ailleurs, PRODET a appuyé financièrement les administrations et plusieurs organisations impliquées dans sa mise en œuvre. Dans cette optique, les conventions de subsides, les dossiers d'exécution spécifique bacs, les lettres d'attente des voies d'eau, les accords de financement, ont été signés à cet effet. Depuis 2016, PRODET a financé plusieurs centaines de milliers d'euros à travers les CoordiCLER, ASTRABIS, Office des routes, entreprises privées.

*Quels sont les risques potentiels ?*

La Tshopo reçoit des précipitations annuelles élevées (1.800 à 2.000 mm), pas de saison sèche marquée et deux saisons de pluies. Le climat et le comportement des utilisateurs font qu'une route/ouvrage se dégrade très vite en l'absence d'entretien. Assurer l'entretien suppose une affectation des ressources financières. Le plus grand risque est de voir les routes/ouvrages réhabilités par PRODET revenir à la case du départ, c'est-à-dire à l'état d'impraticabilité faute de moyens financiers conséquents.

*Quelles sont les mesures prises ?*

PRODET a entrepris les démarches avec le Fonds National d'Entretien Routier (FONER) et l'Office des Voies de Desserte Agricole (OVDA) afin de les amener à respecter l'engagement de la partie congolaise en ce qui concerne l'entretien des routes/ouvrages.

En outre, les structures d'entretien qui ont été appuyées s'inscrivent dans la durabilité. PRODET a appuyé les CLER sur la voie de la professionnalisation (les statuts juridiques, comptes bancaires...). Cette démarche vise à les rendre éligibles au financement FONER.

Par ailleurs, il convient de mentionner ici deux expériences réussies :

- L'Association des transporteurs des baleinières d'Isangi (ASTRABIS) qui a assuré les travaux d'aménagement avec un appui technique et en matériels sur la rivière LOMAMI, en lieu et place des CLACE (Comité local d'aménagement des cours d'eau) qui nécessitent le paiement (salaire mensuel) en plus des appuis techniques et matériels.
- 26 dynamiques locales qui prennent en charge d'une façon volontaire l'entretien des pistes en majorité non réhabilitées par PRODET, bénéficient d'un appui technique et matériels.

Cette appropriation a montré si elles sont appuyées techniquement et en matériels par les autorités locales et services étatiques sur les pistes programmés, elles peuvent être une source alternative pour l'entretien des routes/ouvrages et voies d'eau qui pourront être financées par les bailleurs des fonds sans appliquer l'approche des CLER.

*- Quel est le degré d'appropriation de l'intervention par les groupes cibles et perdurera-t-elle au terme de l'assistance externe ? Quels sont les risques potentiels ? Quelles sont les mesures prises ?*

Malgré le manque des moyens suffisants pour assurer l'entretien des routes, il est constaté que très souvent les CLER / CoordiCLER et les comités villageois sont pleinement conscients de l'intérêt des routes rurales. Un processus d'appropriation graduelle est perceptible, les populations se sentent de plus en plus responsables de « leur » route.

Par ailleurs, il faut relever une appropriation progressive de l'entretien par la population à travers les dynamiques locales. Cette pratique constitue une bonne expérience qui mérite une capitalisation. Il convient de souligner ici que l'entretien des routes est un service public qui doit être financé par l'Etat. A ce titre, le FONER collecte les taxes sur les carburants et les huiles. Le montant annuel dépasse les cents millions de dollars. Il faut arriver à orienter ce budget comme défini dans le cadre du FONER.

Pour rappel, le ministère de développement rural via OVDA est le partenaire institutionnel dans la mise en œuvre du programme. Malgré les faiblesses institutionnels et techniques présentent, il a été observé une transformation du service en « Office » doté d'une personnalité juridique et d'une autonomie de gestion pour accroître le taux de désenclavement des milieux ruraux et périurbains afin d'améliorer l'accès aux marchés et infrastructures rurales et périurbaines.

*Quels sont les risques potentiels ?*

Les risques possibles que présente cette situation est la non – poursuite de l'entretien suite à l'insuffisance des moyens en général. Mais cette situation pourra s'améliorer avec la transformation de la OVDA en office avec la mise ne place des nouvelles autorités. Le problème de la démotivation et le découragement des structures locales qui s'intéressent à l'entretien, pourra être résolu.

*Quelles sont les mesures prises ?*

Les compétences plus avancées transmises aux CLER dans l'entretien des routes, réduira de manière considérable le risque de leur disparition, après la phase de financement et d'appui par les différents bailleurs. Nous avons constaté l'utilisation des CLER d'Isangi par le FONER via l'OVDA pour l'entretien des pistes réhabilitées par PRODET.

En outre, la méthode HIMO utilisée pour la réhabilitation des routes permet d'une part de renforcer les capacités locales (bénéficiaires, PME et ONGD) pour la réalisation et l'entretien des pistes et d'autre part de favoriser une appropriation des aménagements par les bénéficiaires.

L'appropriation par la population de bonnes pratiques d'utilisation du réseau est un atout non négligeable dans la pérennisation des actions du PRODET. A titre exemplatif, elle se traduit par l'implication de la haute hiérarchie de la province et de la société civile au nouveau mode de gestion des bacs, lequel génère des ressources pour le fonctionnement et l'entretien des bacs. Elle se traduit aussi par l'adhésion aux barrières de pluie érigées pour empêcher la circulation du trafic sous la pluie.

*- Quels ont été le niveau d'appui politique fourni et le degré d'interaction entre l'intervention et le niveau politique ? Quels sont les risques potentiels ? Quelles sont les mesures prises ?*

La Coordination Provinciale d'Enabel a développé et assuré un dialogue politique permanent avec les autorités politico-administratives de la Tshopo sur toutes les questions liées à l'implémentation du Programme. En outre, toutes les fois où il y a eu changement à la tête des Provinces et / ou des ministères d'ancrage, la Coordination du Programme (Enabel) a pris soin d'approcher les nouvelles autorités pour leur expliquer les objectifs du Programme et donner l'état d'exécution de ce dernier.

De fréquentes missions périodiques ont été organisées pour permettre aux ministères provinciaux de se rendre sur le terrain et de suivre l'évolution et les résultats du PRODET.

En outre, les réunions de Structure mixte de concertation dirigées par le ministre provincial du développement rural ont constitué un cadre d'échange par excellence entre les responsables du Programme et le gouvernement provincial. Plusieurs décisions et résolutions visant la bonne marche du Programme y ont été prises à l'issue des débats constructifs entre les parties.

Dans le cadre de cette collaboration et sur demande du gouvernement provincial, une demande a été soumise au programme PEE pour solliciter un appui d'un expert technique de promotion des actions de lobbyings économiques novatrices de la province de la Tshopo.

*Quels sont les risques potentiels ?*

Le grand défi auquel le PRODET est confronté reste celui de la maintenance en état de mobilité des routes réhabilitées, après la fin des travaux et quelques mois pris en charge par le PRODET, il revient à la partie provinciale d'assurer les charges. Il est malheureusement constaté qu'après cette date ou la responsabilité retourne à la partie congolaise, l'entretien et maintenance de ces axes ne suivent pas. Faisant que les infrastructures se dégradent au fil des trafics et d'intempéries (pas de saison sèche marquée mais deux saisons des pluies).

*Quelles sont les mesures prises ?*

Le PRODET a mené des actions qui ont permis de renforcer les bénéficiaires afin de leur permettre d'assumer leurs responsabilités liées à la réglementation routière. Plusieurs activités ont été mises en œuvre notamment dans le cadre de l'appui apporté, à savoir, l'organisation des missions de contrôle de la réglementation routière au niveau local, l'animation des ateliers territoriaux sur le respect de la réglementation routière, les échanges avec toutes parties prenantes y compris la société civile sur la problématique d'entretien des routes et ouvrages et la production des données statistiques.



Il a favorisé, à cet effet, et la promotion d'une dynamique communautaire d'appropriation de l'entretien et maintenance des ouvrages. Les administrations des territoires ont échangé avec le programme dans le suivi de l'application de la législation et de la pratique du gouvernement en matière de la mobilité des biens et des personnes dans leurs entités.

*- Dans quelle mesure l'intervention a-t-elle positivement contribué à la capacité institutionnelle et de gestion ? Quels sont les risques potentiels ? Quelles sont les mesures prises ?*

Le PRODET a contribué à l'amélioration de la maîtrise d'ouvrage provinciale dans une perspective d'améliorer la durabilité et du renforcement des acteurs étatiques, en vue de fournir des services publics de qualité et de renforcer sa légitimité. Le renforcement de la CPR a permis une mobilisation des services étatiques et non étatiques pour fournir un service de proximité aux populations et pour remplir le contrat social envers les administrés avec reddition des comptes.

La mise en place de la Commission Provinciale Routière (CPR) et le renforcement des capacités des membres de son Secrétariat technique ont permis de mettre à la disposition de l'Exécutif provincial, un instrument d'aide à la décision opérationnelle et un appui à la maîtrise d'ouvrage.

L'accompagnement technique de PRODET a également contribué au renforcement de la fonction technique et opérationnelle de la CPR (production cartographique, animation de la concertation des acteurs, ...). Le renforcement des capacités de cette structure en matière de gestion de réseau et des projets routiers l'a effectivement positionnée en tant que Maître d'ouvrage délégué de la Province de la Tshopo.

*Quels sont les risques potentiels ?*

Le grand risque qu'il faut craindre demeure la baisse d'activités de la commission provinciale routière, consécutive à la démotivation ou à la fuite des fonctionnaires car mal payés et non (re)valorisés. Le manque de rémunération adéquate entraînerait aussi la non-concrétisation de services effectifs à rendre à la province et à la communauté. Il y a aussi le risque que la province ne dispose pas d'une cartographie détaillée par manque d'un expert SIG qui entrainerait aussi le risque d'entretien insuffisant des équipements mis à disposition de la CPR. Par ailleurs, l'opérationnalisation de la CPR a nécessité d'énormes moyens financiers de la part du Programme. Il est à craindre que cette structure dont l'importance n'est plus à démontrer devienne inopérante par manque de financement.

*Quelles sont les mesures prises ?*

La décentralisation constitue une opportunité pour harmoniser les appuis aux administrations de proximité. L'implication de l'assemblée provinciale, de l'exécutif provincial, du FONER, de l'OR, OVDA, et de la société civile dans la viabilisation de la CPR est un atout majeur. L'appel d'offre pour le recrutement d'un expert SIG a été lancé mais en attente d'évaluation.

Le rôle de l'exécutif provincial est décisif dans la consolidation des acquis du renforcement organisationnel par l'allocation effective des budgets de fonctionnement de la CPR et la gestion des ressources humaines.

## 8 Leçons apprises

### 8.1 Les succès

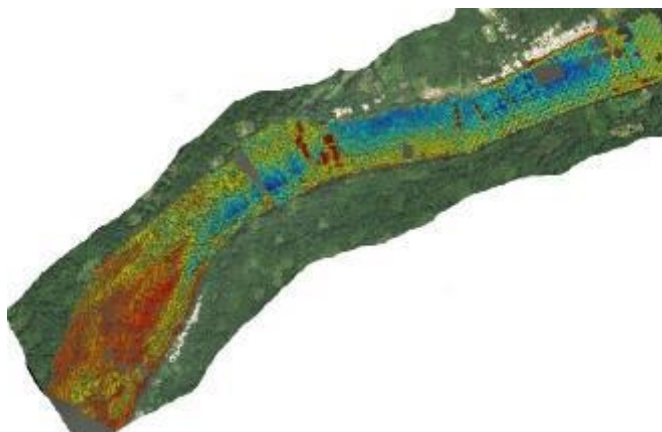
Le PRODET est bien apprécié par ses actions dans les territoires de la Tshopo. Il est le seul programme de désenclavement dans la Province. Pour rappel, l'ensemble du Projet consiste au désenclavement des bassins de production agricole par la réhabilitation des routes de desserte agricole dans les trois territoires de la Province. Ce qui fut fait avec succès dans le territoire d'Opala avant la mesure de suspension des travaux de réhabilitation. 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 qui devaient apporter un changement significatif. 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 des dynamiques locales qui ne voulaient pas se résigner à ne plus avoir de mobilité. L'identification des dynamiques locales qui entretiennent sur leurs propres volontés des routes de desserte agricole sans appui du programme constitue une 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 rapport des résultats intéressantes 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.



*Construction d'un pont en bois par une dynamique locale.*

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 Ministère provinciale des ITPR. 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.

En ce qui concerne les voies navigables, le PRODET a réalisé une étude détaillée bathymétrique sur 15 km des bancs rocheux identifiés sur la rivière LOMAMI à l'aide du kit Echosondeur sur les sites de Matalé (PK 77+00 au PK 83+400 ; 6,4 km), Yaolombo (PK 137+800 au 140 +800 - 3 Km), Yakongolo (PK 198+600 au 204 +600 - 6 Km), soit un total de 15,400 Km. Les planches bathymétriques ont été produites et ont permis de faire un balisage des passes rocheuses de la rivière LOMAMI.



*Planche bathymétrique de Matalé*

<b>Succès enregistrés</b>	<b>Leçons apprises</b>	<b>Changements visés</b>
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 dynamiques locales.
Réouverture de routes et construction de ponts non programmés par le programme, par les activités des dynamiques 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 par le gouvernement en place.	La gouvernance politique est cruciale pour l'atteinte des changements.	Instauration d'un état de droit.
Mobilité des personnes et des biens est assurée au niveau des bassins de production malgré la suppression des travaux d'entretien.	Pour le futur programme de désenclavement, il faut Concentrer les efforts au niveau des pistes intra-bassins, des ouvrages de franchissement de points de rupture (OA, Bacs et embarcadères)	Rationaliser les ressources mises à la disposition du programme avec les investissements durables mais à moindre coût.

Succès enregistrés	Leçons apprises	Changements visés
Mise en place du bureau des cours d'eau au niveau provincial		Apporter une capacité opérationnelle aux structures provinciales.
Réalisation de l'étude bathymétrique sur les zones rocheuses de la rivière LOMAMI	En plus des études bathymétriques sur le fleuve Congo, il est important d'actualiser celle des rivières de 3 <sup>ème</sup> et 4 <sup>ème</sup> catégorie.	Sécurisation de la navigation sur les rivières afin de rassurer les transporteurs fluviaux.

## 8.2 Les points à améliorer

Tout au long de la mise en œuvre du programme, nous avons également connu des difficultés desquels nous avons tiré des leçons apprises.

- Non réalisation de certaines activités dus notamment à la lenteur des marchés publics et/ou des procédures administratives.

Cette situation a obligé de mettre en place une planification devant permettre de réduire les effets de la lenteur des différentes procédures, que ce soit au niveau de la cellule marché publics ainsi qu'au niveau de l'administration de la coordination.

- La rigidité des procédures internes Enabel, qui ont conduit à la non mise en œuvre de certaines activités devant être prise en charge par les projets PEE et PRECOB.

Suite au gèle d'une partie du budget du PRODET, soit 3.000.000 €, le projet c'est tourné vers les appuis des financements PEE et PRECOB, qui comme évoqué au point précédent, n'ont pas été réalisés suite à la lourdeur administrative au niveau de la représentation Enabel.

- Le faible engagement du Gouvernement Provincial en appui à la CPR.

Des préalables opérationnels devaient être mise en place pour garantir un appui à la CPR dans son rôle de suivi et de gestion des voies de communication au niveau de la province.

- La non prise en charge par le gouvernement provincial, des routes réhabilitées par le projet. Cette situation a conduit la coopération à arrêter le financement sur le désenclavement des routes en terre. Cet arrêt brusque du financement sur le désenclavement s'étant produit à une période charnière, n'a pas permis de mesurer l'impact des travaux de réhabilitation réalisés sur certains axes.

Néanmoins, nous avons observés l'apparition des dynamiques locales dans la zone du projet se lançant dans l'entretien de certains tronçons routier. Et un accompagnement a pu être mise en place pour palier à la situation évoqué ci-haut.

- La prise en compte tardive de l'aspect environnemental.

Cet aspect est primordial et devait trouver sa réponse lors du recrutement en prenant en compte la présence d'un spécialiste devant démarrer en début du projet pour avoir un état des lieux avant les différentes mises en œuvre et ainsi permettre une certification en fin de projet avec tous les inputs y afférents.

### 8.3 Questions d'apprentissage stratégique

Le PRODET a amorcé le processus de capitalisation d'expériences presque à la phase terminale d'exécution.

Dans un premier temps il a été question d'un renforcement des capacités internes sur le processus de capitalisation. Sur base du manuel de capitalisation de la Tshopo et du guide de capitalisation Enabel, une séance de mise à niveau a eu lieu en faveur de tous le staff PRODET. Le partage a tourné autour de quoi, pourquoi, quand, avec qui, comment...

Deuxièmement, l'exercice a consisté à percevoir, identifier, analyser les connaissances entre agents et avec l'extérieur. C'était le passage à l'examiner du parcours de PRODET dans ses expériences heureuses et malheureuses de façon ouverte et honnête en vue d'identifier les thèmes positifs et /ou négatifs à capitaliser. A l'issue de cette analyse retro vision, le rapport élaboré a servi de la base pour le cadrage sommaire de capitalisation (identification sommaire des thèmes et responsables au sein du programme).

Ce palier a été complété par les outputs de l'atelier annuel des résultats appuyé par le bureau de consultance MDF. 4 thèmes essentiels ont été retenus pour faire partie intégrante de la trajectoire de capitalisation de PRODET il s'agit notamment des

- La mobilité dans les bassins de production,
  - L'appui aux dynamiques locales d'entretiens des pistes,
  - La non implication effective du gouvernement Provincial dans les travaux d'entretien des routes,
  - La réorientation stratégique sur le fluvial.
- Le retard enregistré dans ce contexte est dû difficultés aux difficultés rencontrées par le Projets entre autres.

### 8.4 Synthèse des enseignements tirés

Enseignements tirés	Public cible
Description de l'enseignement tiré.	Le public potentiellement intéressé par l'enseignement tiré. (intervention, portefeuille pays, Représentation, départements de Enabel Bruxelles, pays partenaire, Belgique...).
L'appui matériel et technique des dynamiques locales doit toujours être précédé par la sensibilisation	Intervention

Accompagnement organisationnel et technique des dynamiques locales indispensable.	Intervention
Orienter les investissements dans la construction des Ouvrages d'art qui ne demandent pas beaucoup l'entretien.	Intervention
Pour plus d'efficacité et d'impact, il faut réduire la zone d'intervention du projet en fonction du budget (concentration).	Intervention, Représentation
Le renforcement des capacités de la maîtrise d'ouvrage devrait concerner aussi les ETD (entités territoriales décentralisées) qui sont en réalité les maîtres d'ouvrage des routes de desserte agricoles, conformément aux dispositions constitutionnelles.	Représentation, départements de Enabel Bruxelles.
Prendre en compte tous les critères de gestion environnementale lors de la priorisation.	Intervention, portefeuille pays.
La restriction budgétaire et le cofinancement par la partie congolaise ont impacté négativement dans la mise en œuvre des activités (retard dans les activités).	Représentation, départements de Enabel Bruxelles, portefeuille pays.
Pour le cofinancement des travaux d'entretien par la partie congolaise, il a été difficile voir impossible de mobiliser les fonds alors que des fermes engagements étaient pris lors de la signature de la convention spécifique	
Les travaux de réhabilitation des RN et RP exigeant des rechargements lourds ne pouvaient pas être réalisés sans moyens conséquents.	Intervention

## 9 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
Favoriser les synergies inter-programme dans un souci de recherche de cohérence stratégique.	RR, Coordonnateurs provinciaux	Q1 2022
Faciliter les financements par PEE et PRECOB des études, R&D, bourses sollicitées par les partenaires sur les sujets concernés au sein des programmes provinciaux.	CPM,	Q1 2022
Proposer au plus vite un nouveau programme de désenclavement multimodal avec un accent fort sur la complémentarité du transport routier et fluvial.	Enabel HQ	Q1 2023

## 10 Annexes

### 10.1 Critères de qualité

Pour chacun des critères (Pertinence, Efficience, Efficacité et Durabilité potentielle), plusieurs sous-critères et des assertions relatives à ces derniers ont été formulés. En choisissant la formulation qui correspond le mieux à votre intervention (ajouter un « X » pour choisir une formulation), vous pouvez calculer la note totale applicable à ce critère spécifique (voir infra pour les instructions de calcul).

1. PERTINENCE : le degré dans lequel l'intervention est cohérente avec les politiques et priorités locales et nationales ainsi qu'avec les attentes des bénéficiaires.				
Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins un 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A; Deux fois un 'B' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D				
Évaluation de la PERTINENCE : note totale	A	B	C	D
		X		
1.1 Quel est le degré de pertinence actuel de l'intervention ?				
...	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.		
X	B	S'inscrit toujours bien dans les politiques nationales et la stratégie belge (sans être toujours explicite), relativement compatible avec les engagements en matière d'efficacité de l'aide, pertinent par rapport aux besoins du groupe cible.		
...	C	Quelques questions par rapport à la cohérence avec les politiques nationales et la stratégie belge, l'efficacité de l'aide ou la pertinence.		
...	D	Contradictions avec les politiques nationales et la stratégie belge, les engagements en matière d'efficacité de l'aide ; la pertinence vis-à-vis des besoins est mise en doute. Des changements majeurs sont requis.		
1.2 La logique d'intervention, telle qu'elle est conçue actuellement, est-elle toujours la bonne ?				
	A	Logique d'intervention claire et bien structurée ; logique verticale des objectifs réalisable et cohérente ; indicateurs appropriés ; risques et hypothèses clairement identifiés et gérés ; accompagnement de sortie d'intervention mis en place (si cela est applicable).		



X	B	Logique d'intervention appropriée bien qu'elle puisse avoir besoin de certaines améliorations en termes de hiérarchie d'objectifs, d'indicateurs, de risques et hypothèses.
	C	Les problèmes par rapport à la logique d'intervention peuvent affecter la performance d'une intervention et sa capacité à contrôler et évaluer les progrès ; améliorations requises.
	D	La logique d'intervention est erronée et nécessite une révision en profondeur pour que l'intervention puisse espérer aboutir.

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

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

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

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

	A	Tous les inputs sont disponibles à temps et dans les limites budgétaires.
	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.
X	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.
	B	La plupart des activités sont dans les délais. Certaines sont retardées, mais cela n'a pas d'incidence sur la fourniture des outputs.
X	C	Les activités sont retardées. Des mesures correctives sont nécessaires pour permettre la fourniture sans trop de retard.

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

3. EFFICACITÉ JUSQU'À CE JOUR : le degré dans lequel l'outcome (objectif spécifique) est atteint, tel que prévu à la fin de l'année N				
Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins un 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A; Deux fois un 'B' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D				
Évaluation de l'EFFICACITÉ : note totale	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>
				X
3.1 Tel qu'il est mis en œuvre actuellement, quelle est la probabilité que l'outcome soit réalisé ?				
	<b>A</b>	La réalisation totale de l'outcome est vraisemblable en termes de qualité et de couverture. Les résultats négatifs (s'il y en a) ont été atténués.		
	<b>B</b>	L'outcome sera atteint avec quelques minimales restrictions ; les effets négatifs (s'il y en a) n'ont pas causé beaucoup de tort.		
	<b>C</b>	L'outcome ne sera atteint que partiellement, entre autres en raison d'effets négatifs auxquels le management n'est pas parvenu à s'adapter entièrement. Des mesures correctives doivent être prises pour améliorer la probabilité de la réalisation de l'outcome.		
X	<b>D</b>	L'intervention n'atteindra pas son outcome, à moins que d'importantes mesures fondamentales soient prises.		

3.2 Les activités et les outputs sont-ils adaptés (le cas échéant) dans l'optique de réaliser l'outcome ?	
<b>A</b>	L'intervention réussit à adapter ses stratégies/activités et outputs en fonction de l'évolution des circonstances externes dans l'optique de réaliser l'outcome. Les risques et hypothèses sont gérés de manière proactive.
<b>B</b>	L'intervention réussit relativement bien à adapter ses stratégies en fonction de l'évolution des circonstances externes dans l'optique de réaliser l'outcome. La gestion des risques est relativement passive.
<b>C</b>	L'intervention n'est pas totalement parvenue à adapter ses stratégies en fonction de l'évolution des circonstances externes de façon appropriée ou dans les temps. La gestion des risques a été plutôt statique. Une modification importante des stratégies s'avère nécessaire pour garantir à l'intervention la réalisation de son outcome.
X	<b>D</b>
	L'intervention n'est pas parvenue à réagir à l'évolution des circonstances externes ; la gestion des risques a été insuffisante. Des changements considérables sont nécessaires pour réaliser l'outcome.

4. DURABILITÉ POTENTIELLE : le degré de probabilité de préserver et reproduire les bénéfices d'une intervention sur le long terme (au-delà de la période de mise en œuvre de l'intervention).				
Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins 3 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A; Maximum 2 'C', pas de 'D' = B ; Au moins 3 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D				
Évaluation de la DURABILITÉ POTENTIELLE : note totale	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>
				X
4.1 Durabilité financière/économique ?				
<b>A</b>	La durabilité financière/économique est potentiellement très bonne : les frais liés aux services et à la maintenance sont couverts ou raisonnables ; les facteurs externes n'auront aucune incidence sur celle-ci.			
<b>B</b>	La durabilité financière/économique sera vraisemblablement bonne, mais des problèmes peuvent survenir en raison notamment de l'évolution de facteurs économiques externes.			
<b>C</b>	Les problèmes doivent être traités en ce qui concerne la durabilité financière soit en termes de frais institutionnels ou liés aux groupes cibles, ou encore d'évolution du contexte économique.			

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.
	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.
X	D	Les politiques ont été et seront vraisemblablement en contradiction avec l'intervention. Des changements fondamentaux s'avèrent nécessaires pour garantir la durabilité de l'intervention.
4.4 Dans quelle mesure l'intervention contribue-t-elle à la capacité institutionnelle et de gestion ?		
	A	L'intervention est intégrée aux structures institutionnelles et a contribué à l'amélioration de la capacité institutionnelle et de gestion (même si ce n'est pas là un objectif explicite).

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

## 10.2 Cadre logique et/ou théorie de changement mis à jour

Cadre logique initial:

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

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

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



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

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

Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	Nombre de CoordiCLER professionnalisés	Nombre de CoordiCLER d'émanation communautaire professionnalisées Administration et finances - Statuts, ROI, reconnaissance officielle, agrément - Caisse, compte bancaire, comptabilité en ordre - Gestion administrative (registre de correspondances, classement des dossiers, dossier du personnel) et financière, Technique - Formation techniques, - Matériels et équipement,	Oui	semestre
	Longueur de routes / voie fluviale entretenus par les CLER et CLESB	kilomètres de réseaux routier/ fluvial entretenu par les CLER et CLESB - Réseau routier (fauchage, bouchage des trous, curage) - Réseau fluvial (enlèvement des obstacles, contrôle de balisage)	Non	Trimestre
	Cote moyenne pondérée sur base des fiches d'abattement	Note donnée par rapport au travail réellement exécuté en fonction du niveau de qualité de la chaussée Fiche d'abattement	Non	Trimestre
Résultat 4 :Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues	Diminution du nombre de barrière de tracasserie	Diminution du nombre de barrière de tracasserie - Services - Poste	Non	an

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

Cadre logique revu :

Logique d'intervention	IOV	IOV revu / nouvel	Distinction genre	Fréquence de collecte
<b>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</b>	Revenus des ménages agricoles	RAS	non	an
<b>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 diminuée...)</b>	Revenus des ménages agricoles	La mobilité des biens et des personnes est améliorée	non	an
	Taux de maîtrise d'ouvrage effective au niveau de la Province	RAS	non	an
<b>Logique d'intervention</b>				
<b>Résultat 1 : La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée</b>	Montant cumulé investis par la Province dans l'entretien du réseau multimodal réhabilité par Enabel	RAS	non	an
<b>Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité</b>	Taux d'exécution du Plan de Gestion Environnementale et Sociale	RAS	non	an
		Nombre d'améliorations majeurs apportées à la baleinière locale	non	an
	Nombre de personnes formées spécialisées en HIMO	Nombre d'organisation d'entretien des routes fonctionnelles	oui	an
	Nombre de bacs réhabilités	RAS	non	an

	Nombre d'embarcadères construits ou réhabilités	Nombre d'embarcadères et d'US 1 construits ou réhabilités	non	an
	Longueur de rivière aménagée	RAS	non	an
<b>Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</b>				
<b>Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues</b>	Nombre des bacs ayant un système de suivi de gestion fonctionnel	RAS	non	an

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

Décision à prendre				
Décision à prendre		Période d'identification		Source
Finaliser la rédaction et la signature de l'Accord-Cadre entre l'Office de Routes, Enabel et le Gouvernement Provincial dans un dialogue franc et sincère .		30/05/2018		Comité de pilotage
Action			Suivi	
Action(s)	Resp.	Date limite	Progression	Statut
ECT Gouvernance doit remettre le dossier sur la table et proposer des dates de négociation et de signature.	ECT Gouvernance	01/01/2021	Dispositions contraignantes : Arrêt de la réhabilitation des bacs tant que l'Accord cadre de suivi de gestion des bacs n'est pas signé. Difficultés : Mesures d'évitement de la part de OR DMF. Ce dossier est en cours depuis 4 ans dans les trois programmes provinciaux et surtout au niveau de la RR. Très difficile à faire aboutir.	Annulé
Resp. PRODET doit remettre le dossier sur la table et proposer des dates de négociations. Le document a été revu conjointement. Reste à fixer une date de signature avec la Direction de l'Office des routes de Kinshasa.	Resp. PRODET	31/12/2020	Implication de l'Exécutif provincial à travers la mise en place d'un comité mixte de suivi de gestion. Document pas encore signé. Dernière rencontre avec DG et DGA. En attente de l'approbation de l'accord cadre finalisé (Oct. 2020).	En cours
Décision à prendre				
Décision à prendre		Période d'identification		Source
		30/05/2018		Comité de pilotage

Associer la Province quand il y a des problèmes qui l'impliquent à Kinshasa (cas FONER, Office de Routes, gestion des bacs, etc.). De ce fait le Président du Comité de Pilotage a demandé à la CPR de lui disponibiliser le Tableau de décaissements FONER.				
Action			Suivi	
Action(s)	Resp.	Date limite	Progression	Statut
Concertation CPR avec de l'OR National, le FONER National, OVDA National.	Resp. Gouvernance	N/A	Tableau des décaissements transmis au président du comité de pilotage. Le PRODET facilite constamment les rencontres entre ITPR, la CPR et le FONER.	En cours
Décision à prendre				
Décision à prendre		Période d'identification	Source	
Avec l'appui de l'Economiste Chargé des bacs Enabel, faire le point sur les recettes bacs et les affectations y afférentes dans un document à envoyer à l'Office de Routes, Enabel et au Gouvernement Provincial.		30/05/2018	Comité de pilotage	
Action			Suivi	
Action(s)	Resp.	Date limite	Progression	Statut
CPR et Économiste Mobilité, doivent compiler les données. Puis ECT doit les présenter à OR prov et national pour consolidation, appréciation et mesures à prendre.	Socio-Economiste Mobilité	31/12/2019	Clôturé : Les données sur les recettes des bacs sont connues et partagées avec les parties prenantes (Gouvernorat, ITPR, FEC, Société civile, CPR).  <b>Mais à ce jour, il n'y a pas de transparence dans l'utilisation de ces recettes.</b>	En cours



Décision à prendre			
Décision à prendre		Période d'identification	Source
Que le Gouvernement provincial veille sur la nouvelle affectation éventuelle de l'ancien bac d'ISANGI reconditionné afin d'éviter pour celui-ci une destination extérieure à la Tshopo.		30/05/2018	Comité de pilotage
Action			Suivi
Action(s)	Resp.	Date limite	Progression
Finir la réhabilitation du bac. Puis déterminer une affectation par le Province.	Expert Bac / Soci-Economiste Mobilité	31/12/2020	Clôturé : Bac ancien ISANGI a des volets allongés. Mais avant une nouvelle affectation, le bac est en train d'être utilisé à Simi-Simi, pour que le bac de Kisangani puisse être réparé. Sur recommandation de la province, l'OR bacs pourra affecter ce bac.
			En cours
Décision à prendre			
Décision à prendre		Période d'identification	Source
Que la Partie belge facilite la reprise des travaux suspendus sur les routes de desserte agricole de BANALIA. La Partie belge réitère auprès de la Partie congolaise l'intérêt		30/05/2018	Comité de pilotage

qu'elle attache à tout signal qui conforte le sens d'une appropriation effective par les instances partenaires au niveau provincial.				
Action			Suivi	
Action(s)	Resp.	Date limite	Progression	Statut
ECT Gouvernance doit arriver à montrer les preuves des budgets que le FONER alloue annuellement pour l'entretien des routes, afin de faire changer la décision de suspension des travaux de réhabilitation par le Gouvernement Belge.	ECT Gouvernance	01/12/2020	Le Gouvernement commence à assurer l'entretien des routes à travers le financement du FONER. Toutefois, ce financement demeure encore faible.	Annulé
Décision à prendre				
Décision à prendre		Période d'identification		Source
Que les dispositions réglementaires (Edit) sur les pèse-essieux soient approuvées par le Gouvernement Provincial, afin de permettre leurs installations.		30/05/2018		Comité de pilotage
Action			Suivi	
Action(s)	Resp.	Date limite	Progression	Statut
Suivi CPR et support Enabel.	Resp. Gouvernance	31/12/2019	Un atelier d'échange avec l'assemblée provinciale afin d'évaluer la faisabilité de la production de l'édit.	En cours
Décision à prendre				

Décision à prendre		Période d'identification		Source	
Que les dispositions réglementaires sur les barrières de pluies en préparation, soient approuvées par le Gouvernement Provincial, en vue de les rendre opérationnelles et contraignantes aux usagers de la route sous le contrôle de la CPR.		30/05/2018		Comité de pilotage	
Action		Suivi			
Action(s)	Resp.	Date limite	Progression	Statut	
Suivi CPR et support Enabel.	Resp. Gouvernance	31/12/2019	Projet d'arrêté transmis par le ministère provincial des ITPR au gouvernorat. Pas encore d'aboutissement.	En cours	
Décision à prendre		Période d'identification		Source	
Décision à prendre		Période d'identification		Source	
Les Administrations dont sont issus les agents DPO mis à la disposition du PRODET sont priées de déterminer avec précision la date de leur mise à disposition du programme, de communiquer le nombre et la date de mécanisation de ces agents et de hâter celles-ci considérant qu'il s'agit d'un engagement du gouvernement dans le cadre du PRODET.		30/05/2018		Comité de pilotage	
Action		Suivi			
Action(s)	Resp.	Date limite	Progression	Statut	

Suivi CPR et support Enabel.	Resp. Gouvernance	31/12/2019	Les DPO ont reçu leur numéro matricule depuis décembre 2018. Mais ils ne sont pas encore mécanisés. Cette étape est souvent la plus longue.	En cours
Décision à prendre				
Décision à prendre		Période d'identification		Source
Approbation de la prolongation du programme PRODET jusqu'au 30 juin 2021 et la modification budgétaire correspondante.		28/10/2019	Comité de pilotage	
Action			Suivi	
Action(s)	Resp.	Date limite	Progression	Statut
Modification budgétaire	MUKENDI Philippe	31/03/2020	Travail effectué en collaboration avec le RAFL.	Accompli
Décision à prendre				
Décision à prendre		Période d'identification		Source
Approbation du Rapport des résultats 2018 (au cours de la SMCL 06 du 28/10/2019)		28/10/2019	Comité de pilotage	

## 10.4 Matrice de monitoring complète

Dix étapes suivies pour la mise en place d'un système de S&E axé sur les résultats

Etape 1. Une évaluation des capacités et de volonté

A la veille de la mise en œuvre effective du programme et sur base de l'état des lieux dans le domaine du SE une approche systématique pour déterminer la capacité et la volonté de construire un système de S&E axé sur les résultats s'est imposée. Cette approche a mis l'accent sur la présence et/ou l'absence des intervenants, incitations, rôles et responsabilités, capacité organisationnelle, obstacles, besoins d'informations et intérêt, le SSE existant. Nous avons répondu aux questions suivantes ;

Pour l'incitation

Qu'est qui motive la nécessité d'établir un système de S & E pour PRODET ?

Qui sont les intervenants pour la construction et l'utilisation d'un système de S & E?

Qu'est-ce qui motive ceux qui défendent l'établissement d'un système de S & E?

Qui bénéficieront ou ne bénéficieront pas du système ?

Pour ce qui est des rôles et responsabilités

Quels pourraient être les rôles et responsabilités des principales parties prenantes du PRODET dans le système ?

Est-ce que les STD et la CTB se partagent-ils habituellement des informations ?

Qui des parties prenantes (Ministères, STD, ...) produit des données ?

Comment à des différents niveaux les données sont-elles utilisées ?

Pour la capacité organisationnelle

C'est l'évaluation des compétences techniques, du système de gestion des données existantes et de leur qualité, des technologies disponibles en termes de logiciels dans le domaine.

Pour les obstacles au Suivi et évaluation

Préciser les barrières à la construction du SSE (ressources financières, absence des intervenants avec capacités nécessaires) et comment faire face à ces obstacles ?

*Pour l'évaluation des besoins en matière d'information et l'intérêt des parties prenantes*

Il a été question d'élaborer avec les intervenants clés du programme, d'une liste détaillée du public destinataire et de son besoin en matière d'informations.

Ensuite, il a été organisé une discussion avec les destinataires clés pour mesurer l'intérêt de ce besoin d'information (responsabilité, redevabilité, mobilisation des ressources).

Pour la connaissance du système de suivi et évaluation des principales parties prenantes

En fait, le PRODET a approché les principales parties prenantes pour connaître leurs propres outils de S&E. Cela a permis à la fois d'en apprécier la qualité et les articulations/interactions potentielles avec le S&E de PRODET.

Etape 2 : Accord sur les résultats à suivre et à évaluer

Cet accent sur les résultats se justifie du fait que les résultats explicitent les objectifs, les résultats peuvent être mesurables même pas directement mais à travers les indicateurs, tandis que, les objectifs ne le sont pas nécessairement. Pour le programme, les résultats ont déjà été choisis de commun accord par le gouvernement et la CTB en lien avec la stratégie Provinciale de développement (Plan d'action Prioritaire de la Province). Les résultats sont connus à ce stade.

Etape 3 : Sélection des indicateurs clés pour suivre les résultats

Ces variables spécifiques, si elles sont suivies systématiquement au fil de temps indiquent le progrès vers les résultats. Un ensemble d'indicateurs était disponible dans le cadre logique initial du programme.

Une première relecture du cadre de suivi des résultats du PRODET, avec la participation des principales parties prenantes, a été réalisée en 2015. Elle a permis de vérifier le caractère SMART des indicateurs et au besoin de proposer des nouveaux indicateurs. Toutefois, le nombre d'indicateurs obtenus au terme de cet exercice a été relativement élevé.

30 indicateurs du DTF comme le démontre le tableau ci-après, devraient avoir une incidence négative sur le suivi et le rapportage des activités et des résultats

Logique d'intervention	Objectif spécifique	Indicateurs Résultats 1	Indicateurs Résultats 2	Indicateurs Résultats 3	Indicateurs Résultats 4	Totaux
Cadre logique initial	5	5	8	6	6	30

Dans le souci d'avoir le nombre réduit d'indicateurs, faciles à renseigner, d'en formuler le dictionnaire, de définir les rôles des différentes parties prenantes dans le suivi et évaluation du PRODET, de renforcer le dispositif de vérification, d'améliorer les hypothèses et risques un Projet cadre de référence a été initié en interne en associant les partenaires clés (STD)

De cet exercice du mois de mars 2016,

- 1 Certains indicateurs ont été supprimés car, supposés être pris en charge par d'autres au niveau de l'objectif spécifique ou des résultats selon le cas,
- 2 La fusion parfois de deux indicateurs en un seul facile à être renseigné,
- 3 La hiérarchisation des sous résultats dans le but d'améliorer la logique dans le cadre logique,
- 4 La reformulation de certains indicateurs afin de les rendre plus explicatifs et compréhensibles,
- 5 L'identification des indicateurs de suivi interne mais aussi des indicateurs qui échappent au contrôle du programme.

Ainsi, le nombre d'indicateurs est passé de 30 à 20 comme le démontre le tableau ci-après ;

Logique d'intervention	Objectif spécifique	Indicateurs Résultats 1	Indicateurs Résultats 2	Indicateurs Résultats 3	Indicateurs Résultats 4	Totaux
Cadre logique initial	5	5	8	6	6	30
Cadre logique revu	4	2	7	3	4	20

Par la suite, trois indicateurs d'impacts pour lesquels le Programme n'est pas redevables ont été insérés dans la matrice de suivi.

A ce jour, après la révision de la stratégie (orientation sur les cours d'eaux), le cadre logique compte 10 indicateurs dont 4 essentiels en rapport avec la mobilité des personnes et des biens dans les bassins de production, les améliorations majeurs à

apporter à la baleinière locale, les bacs réhabilités ainsi que les organisations d'entretien de pistes rurales.

#### Etape 4 : La collecte des données de base sur les indicateurs

Plusieurs sources de collecte entre autres ; les enquêtes, les focus groupes, la conversation avec les bénéficiaires, le système d'information géographique (SIG), l'observation, documentation... le cadre logique du programme ne renseignait pas sur les données de base. Ces informations ont été recherchées sans équivoque dans l'enquête menée par le programme via prestataires (enquête ménage).

Des 20 indicateurs comme souligné ci-haut, 4 n'avaient pas des valeurs de base. Il s'agit de indicateurs suivants ;

IOV	Code	Unité	Valeur de base	Valeur cible finale	Responsable collecte
Taux de diminution du coût des transports par (par modalité et par moyen de transport)	IOS/02	%	0%	10%	DPO (IPDR et ITDR)
Montant de tracasserie par 100 km	IR4/02	FC/100 km	A renseigner	A déterminer	DPO (IPDR et ITDR)
% des camions et des baleinières surchargés	IR4/03	%	A renseigner	A déterminer	DPO (IPDR et ITDR)
% de camion respectant les barrières de pluies	IR4/04	%	A renseigner	A déterminer	DPO (IPDR et ITDR)

Au regard de cette situation, le Programme a jugé utile de mettre à profit les DPO comme indiqué dans le tableau pour collecter les données fiables. Une mission a été organisée pour ce faire et a connu la participation de 11 DPO, 4 ingénieurs programme et le responsable Suivi et Évaluation.

Au préalable, les fiches de collectes des données ont été formulées et discutées en interne avant d'être mises à la disposition des équipes de collecte.

C'est à l'issue de cette démarche que le programme a disposé de la matrice de suivi avec une batterie complète d'indicateurs SMART avec valeur de base fiables (situation de référence).

#### Etape 5 : La sélection des cibles



Pour améliorer la planification faite dans le cadre du programme, la sélection des cibles réalistes est incontournable. Le programme s'est fixé sur le niveau quantifiable des indicateurs qu'il cherche à atteindre. Exemple : Les exploitations agricoles vont augmenter de 20 % dans les deux prochaines années par rapport à la ligne de base. Notre performance sera en fonction des indicateurs de base et du niveau d'amélioration souhaitée. Le programme a joué à la prudence et au réalisme dans la fixation des cibles pour les effets car l'observation des effets prend du temps.

#### Etape 6 : Le suivi des résultats

Nous devons suivre les résultats mais avant d'y arriver un suivi d'exécution est obligatoire. C'est ici que le SSE doit être géré et entretenu. Un système de stockage et de traitement des données a été mis en place afin de mesurer les progrès vers la réalisation des résultats. Le Projet a valorisé l'expertise interne pour enrichir le mécanisme de stockage et de traitement des données en vue de leur meilleure interprétation.

Une formation des personnes impliquées pour une bonne utilisation de la base des données a été conduite. La collecte et le traitement et le stockage ont commencé et poursuivis. Les progrès vérifiés en termes de collecte de stockage et de traitement ont été utilisés pour tester, ajuster le Système de stockage et de gestion des données après l'exercice. Bref, c'est la mise en place du dispositif de SE : collecte régulière, contrôle de qualité, agrégation, validation du système de stockage, etc.

#### Etape 7 : Utilisation de l'information de l'évaluation

#### Etape 8. Le reporting sur les résultats

Le traitement des données nous a permis d'avoir les informations sur les statues des programmes pour possiblement proposer des modifications du schéma au cas où. C'est ici que nous allons confirmer ou contester la théorie du changement car, nous avons eu des informations importantes au fil du temps. Les affichages visuels (cadre logique des résultats, BD), ont permis de comparer les indicateurs, les baselines et les cibles, les données actuelles par rapport à celles du passé.

#### Etape 9 : Utilisation des résultats

D'ordinaire c'est une réponse à la recevabilité, une justification de demande de budget, dégager les performances et proposer des corrections dans la stratégie si nécessaire, communication avec le public pour gagner la confiance, réflexion critique, etc.

#### Etape 10 : le maintien du SSE

Nous devons clarifier de nouveau les rôles et responsabilités des acteurs, mobiliser les moyens financiers ainsi que les capacités, améliorer la collecte des données fiables et crédibles.

Résultats / indicateurs			Valeur de base	Valeur cible	Réalisation fin de projet	Taux de réalisation	Observations
<b>IMPACT: 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</b>							
<b>Objectif spécifique: Diminuer le coût de transport par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable</b>							
Revenus des ménages agricoles (CDF/mois)			300.000 CDF	500.000 CDF	500.000 CDF	100%	
Nombre de bénéficiaires directs (Nbr)			24.988	26.500	26.019	98%	La valeur atteinte prend en compte les membres des comités des structures d'entretien, les fonctionnaires étatiques et non étatiques ayant bénéficié des formations.
Longueur du réseau multimodal réhabilité (km)			0 km	1.148	651	57%	Suspension des travaux de réhabilitation des routes par le Gouvernement Belge et retrait de 3.000.000 EUR du budget du programme.
Variation du coût des transports des biens (CDF) pour un sac de riz de 100 kg)	Opala - Kisangani	Camion	7.000	4.000	60.000	1500%	Augmentation due à la dégradation de la route.
		Baleinière	5.000	3.000	12.500	417%	Augmentation due à la forte sollicitation des baleinières.
	Banalia - Kisangani	Camion	5.000	3.000	15.000	500%	Augmentation due à la dégradation de la route.
		Baleinière	-	-	-	-	N/A
	Isangi - Kisangani	Camion	4.000	2.000		0%	Données non collectées suite à l'impraticabilité de ce tronçon.
		Baleinière	3.000	1.500	6.000	400%	Augmentation due à la forte sollicitation des baleinières
La mobilité des personnes et des biens est améliorée	Opala	Camion	57	70	100	143%	
	Banalia	Camion	13	25	16	64%	
	Isangi	Camion	20	40	25	63%	

	Riviere Lomami	Baleinière	30	100	30	30%	
Taux de maîtrise d'ouvrage effective au niveau de la Province			0	70%	58%	83%	
Variation du temps de parcours sur les axes routiers réhabilités et /ou entretenus (heures)	Opala - Kisangani	Jeep 4 x4	8	3	96	3200%	Augmentation due à la dégradation de la route,
	Banalia - Kisangani						
	Isangi - Kisangani		3	1,45	9	621%	
Variation du temps de parcours sur les cours d'eau réhabilités et /ou entretenus (heures)	Opala - Kisangani	Baleinière	120	98	120	122%	Surcharge et vétusté des engins. Faible puissance des moteurs.
	Banalia - Kisangani		N/A	N/A	N/A		
	Isangi - Kisangani		48	72	48	67%	Banalia- Kisangani : pas de cours d'eau
Variation du trafic sur les voies routières et fluviales réhabilitées et entretenues (trafic enregistré au port ou au parking) - Nbr.	Opala (Yatolema )	Camion	400	500	5	1%	Réduction due à la dégradation de la route,
		Baleinière	-	-	-	-	Non collectées
	Banalia	Camion	-	-	-	-	Non collectées
		Baleinière	-	-	-	-	Non collectées
	Isangi	Camion	-	-	-	-	Non collectées
		Baleinière	61	70	61	87%	
Nombre de bassins de production désenclavés			12	23	22	96%	Le bassin de Losele Monene dans opala est difficilement accessible.
<b>Résultat 1: La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée</b>							
Nombre des personnes formées en lien avec la maîtrise d'ouvrage (CPR, IPDR, ITPR, CPE).			12	44	45	102%	

Montant cumulé investis par la Province dans l'entretien du réseau multimodal dans la Tshopo (USD).	0	3.000.000	2.491.227	83%	Au total c'est 880.000 \$ que l'Etat Congolais a contribué dans le cadre de 100 jours. Détails : ponts : Londé, Lubunga + bac Banalia + la route Kisangani-banalia Montant investi par l'Etat Congolais durant la durée du Projet dans la Tshopo (Bacs, Ponts, traitement des borbiers, entretien RN, RP et piste de dessertes agricoles)
Longueur de voies routières réhabilitées par Enabel et prises en charge en entretien par le gouvernement Provincial (km).	0	440	326	74%	326 km de route ont été pris en charge par l'Etat mais seulement pour une période de 2 à 4 mois maximum pendant la durée du projet.
<b>Résultat 2 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité</b>					
Taux d'exécution du Plan de Gestion Environnementale et Sociale	30%	30%	57%	190%	
Nombre de personnes formées spécialisées en HIMO (Nbr)	520	1.218	687	56%	
Longueur de voies routières réhabilitées (km)	0	1.148	651	57%	Suspension des travaux de réhabilitation des routes par le Gouvernement Belge et retrait de 3.000.000 EUR du budget du programme.
Longueur de ponts construits/ réhabilités (ml - mètre linéaire)	0	467	380,25	81%	idem
Nombre de passages sous route construits /réhabilités (Nbr)	0	172	164	95%	idem
Nombre de bacs réhabilités (Nbr)	0	8	6	75%	Le bac piéton dont le DES (dossier d'exécution spécifique) était disponible pour signature a été mis en veilleuse pour raison de rentabilité. Le bac Banalia initialement prévu par PRODET a été inscrit dans le programme d'urgence de la présidence. Le besoin demeure. Isangi, Yate, Yatolema, Ancien Isangi 25 T, Simi simi et Kisangani 3

Nombre d'embarcadères construits ou réhabilités (Nbr)		0	6	0	0%	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.
Longueur de rivières aménagées et balisées (km)	Lomami	0	240	240	100%	Etudes de faisabilité
	Lobaie	0	82,5	0	0%	Etudes de faisabilité
Nombre de sites de rupture de charges aménagés (Nbr)		0	1	0	0%	Etudes de faisabilité
Nombre de personnes formées dans le secteur fluvial (Nbr)		0	75	0	0%	Diagnostic et identification des besoins en formation. De nombreux conseils et recommandations dispensés.
Nombre d'améliorations majeures apportées à la baleinière locale (Nbr)		0	26	3	12%	Identification des améliorations potentielles à faire et sensibilisation sur les 3 premières d'entre elles.
Nombre d'organisations d'entretien des routes fonctionnelles (Nbr)		0	38	17	45%	
<b>Résultat 3 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales</b>						
Longueur de routes entretenues par les CLER (km)		0	880	651	74%	
Longueur de voies fluviales entretenues par les CLESB et ou initiatives locales (km)		0	350	0	0%	240 km de la rivière LOMAMI sont pris en charge par une Association des Baleinières d'Isangi pour les travaux d'aménagement de la rivière.
Représentativité des femmes impliquées dans les activités du programme		10%	30%	15%	50%	Formation et accompagnement, élaboration du guide environnemental, suivi des clauses environnementales (ytravaux des ouvrages), etc.
<b>Résultat 4 : Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal sont promues</b>						
Nombre de bacs ayant un système de gestion fonctionnel (Nbr)		1	6	6	100%	Le système a été réduit à l'installation des intermédiaires financiers. Pas de protocole d'accord de gestion de bac (engagement mutuel).

Montant des recettes générées et soldes dans les comptes des comités de gestion des bacs (USD)	247.942	400.000	300.000	75%	Valeur estimative sur base des 10 premiers mois de 2019.
--	---------	---------	---------	-----	--

## 10.5 Ressources en termes de communication

Durant toute la durée de vie du programme PRODET, de nombreux matériels ont été produit sur les effets de l'intervention et sur les expériences engrangées en appliquant des méthodes ou des outils spécifiques.

- Au démarrage du PRODET, lors des visites de terrain, une communication sur les objectifs du programme, sa méthodologie et ses moyens a pu être diffusée via les media locaux en vue d'informer et inciter à l'appropriation des bénéficiaires et des partenaires étatiques et non étatiques.
- Dans le même ordre d'idées, des cérémonies de lancement officiel du PRODET et du PRODAT ont été organisées à Bengamisa (territoire de Banalia) et Yatolema (territoire d'Opala) pour expliquer les deux programmes aux bénéficiaires et aux partenaires étatiques et non étatiques.
- Des études Baseline sur les routes et sur les rivières ont été réalisées en interne pour mieux cerner la problématique du réseau multimodale et disposer d'une situation de référence au démarrage du programme. Cette étude consiste en l'identification des pistes prioritaires : longueur, état, ouvrages d'art, trafic, bacs, bassins de production, entités administratives et sociales de proximité, pratiques existantes en matière d'entretien des pistes, présence de carrières, rôle des femmes dans les travaux routiers etc
- Une stratégie de communication spécifique aux activités du PRODET et à la gouvernance routière a été élaborée. Elle prend en compte la communication institutionnelle et la communication pour le développement. Elle comporte notamment un appui aux radios et aux clubs d'écoute communautaires en leur qualité de vecteur d'information.
- Les radios rurales et les clubs d'écoutes de la zone d'intervention ont fait l'objet d'un diagnostic qui a débouché sur un plan de renforcement des capacités. Le renforcement s'est fait en termes de formation.
- Une Etude d'impact environnemental et social (EIES) a été réalisée : L'objectif de cette étude est de proposer des solutions pour la réduction des effets négatifs des pistes réhabilitées sur l'environnement socio-économique.
- Deux dépliants ont été produits dont un au démarrage du programme pour expliquer celui-ci, et un autre à mi-parcours pour présenter une synthèse des résultats atteints.
- Un film documentaire sur les résultats atteints à mi-parcours et leurs effets bénéfiques sur la vie des bénéficiaires a permis d'informer les bénéficiaires/partenaires et de les sensibiliser à l'appropriation de l'intervention.
- Un document écrit et une émission radio produits sur la nomenclature des taxes, impôts, droits et redevances ont été une contribution à la lutte contre les tracasseries qui empêchent les ménages agricoles d'augmenter leurs revenus.
- Des spots diffusés via radios rurales sur les bonnes pratiques routières ont contribué à promouvoir le civisme en cette matière ;

- En partenariat avec la Commission provinciale routière (CPR), des émissions diffusées via la télévision pour sensibiliser aux bonnes pratiques routières ont contribué également à un changement de comportement ;
- L'appui à la CPR dans la réalisation d'un livre en bandes dessinées pour sensibiliser aux bonnes pratiques routières s'est ajouté aux efforts tendant à induire un changement de comportement en la matière ;
- La diffusion d'articles notamment sur l'aménagement des voies d'eau et des reportages via radio et télévision sur l'appui à l'Office des Routes dans la réhabilitation, l'entretien et la gestion des bacs a permis d'accroître la visibilité des actions du PRODET.
- Un processus sur la capitalisation a été entamé. A ce jour, 2 thèmes importants (dont 8 sous thèmes) notamment Comment mettre en place une stratégie fluviale ? et Comment mobiliser les initiatives locales pour l'entretien des routes ?



## 10.6 Personnel de l'intervention

Personnel (titre et nom)	Genre (H/F)	Durée de recrutement (dates début et fin)
Personnel national mis à disposition par le pays partenaire :		
Personnel d'appui, recruté localement par la Enabel :		
Ir Infrastructure MAKASI KIKEKA	M	01/03/2015-31/03/2021
Sup. Des travaux MAYASI LUSILAWO	M	01/12/2016-31/07/2021
Gestionnaire financier MUSWAMBA MPOYI	M	09/04/2018-31/03/2021
Secrétaire de coordination KASONGO AKOTA	F	01/03/2015-31/03/2021
Resp.Secteur Infra KIBIKONDA LUIZI	M	01/12/2014_24/09/2020
Architecte ILUNGA NGOIE	M	19/02/2015-31/03/2021
Expert environnemental MATONDO MAYANGI	M	05/03/2015-31/03/2021
Nettoyeuse ALULU BATILAELO	F	05/03/2015-31/03/2021
Agent d'entretien ATOSA WINY-LUTA	F	01/09/2018-31/03/2021
Administrateur -Logisticien BAHUNUZI	M	22/06/20215-31/03/2021
Socio-économique Mobilité KUYENGUNA MWANZA	M	06/12/2018-31/03/2021

Coordonnateur d'Antenne DINAMUNE MAYETOWONSO	M	17/08/2015-31/03/2021
Responsable suivi et évaluation KAZAMWALI LOPO	M	19/10/2015-31/03/2021
Administratrice-logisticienne YUMA SIFA	F	03/05/2016-31/03/2021
Chargé des programmes EBAKA LOMPOMBI	M	05/01/2016-31/03/2021
ATN chargé du Renforcement des capacités MUNTUMOSILATEK	M	21/01/2016-31/03/2021
Coordonnateur d'Antenne KUZWELA MUTOMBO	M	21/01/2016-31/03/2021
Expert SIG et Environnement BANO'ABA SENGY	M	07/05/2016-31/03/2021
Secrétaire-caissière FURAHA ULIMWENGU	F	03/05/2016-31/03/2021
Administrateur-logisticien MATALA TSHIAMALA	M	06/05/2016-31/03/2021
Comptable KABWA KABAYE	F	16/05/2016-31/03/2021
Coordonnateur d'Antenne BUMBA SILIKANI	M	18/09/2017-31/03/2021
Administrateur-logisticien KABAMBA MONDELE	M	20/06/2016-31/03/2021
Gestionnaire MP et Achats TSHIBAMBE TSHIBAMBE	M	18/07/2016-31/05/2021
Secrétaire-caissier MPAKA BILA	M	22/08/2016-31/03/2021
Caissière de Coordination MUSSA TCHEUSI	F	20/02/2017-31/03/2021
Chauffeur BABOU BAKIRI MAKANGILA	M	13/03/2017-31/03/2021

Chauffeur MOLEMBA WASSO	M	13/03/2017-31/03/2021
Chauffeur DAUDA SHANY	M	13/03/2017-31/03/2021
Gestionnaire Financier pour le suivi des CSUB MUSAO TAMBWE	M	15/03/2017-31/03/2021
Chauffeur KIZENGA YUMA	M	12/01/2018-31/03/2021
Secrétaire-caissier BOLINDE YAMBUYA	M	22/01/2018_31/03/2021
Secrétaire-caissière MULAMBA ONGO	M	01/03/2018-31/03/2021
Ingénieur mécanicien-Chantier naval WANGA ETANDO	M	01/12/2018-31/03/2021
Ingénieur fluvial NKAYILU LUMBANZI	M	03/12/2018_31/03/2021
Secrétaire-caissière KAVIRA SARAH	F	30/11/2018_31/03/2021
ATN Gouvernance et RC LOTOMBE BOLEMA	M	04/02/2019_31/03/2021
Chauffeur ABDANI MBUNGA	M	18/02/2019_31/03/2021
Secrétaire-caissier BOYU	M	17/06/2019_31/03/2021
Comptable-vérificatrice SHABANI NZIGIRI	F	11/03/2019_31/03/2021
Chauffeur SHOCHÉ WETSHY	M	25/03/2019_31/03/2021
Logisticienne KIABU MALOBO	F	01/07/2019_31/03/2021
Technicienne TIC MULANGALA RUVOMA	F	01/07/2019_31/03/2021
Ingénieur routier MOLISHO LUKOMESHA	M	01/07/2019_31/03/2021

Conducteur de canot SALEH BATAMBA	M	16/06/2020_31/03/2021
Conducteur de canot KILIMA LIFITA	M	16/06/2020_31/03/2021
Personnel de formation, recruté localement :		
Personnel international (hors Enabel) :		
Experts internationaux (Enabel) : ATI INTERVENTION MANAGER MUKENDI PHILIPPE	M	01/08/2018_31/03/2021



## 10.7 Marchés publics

Numéro du marché	Intitulé du marché	Montant euros (attribué)	Fournisseur(s)	Etat d'avancement
RDC 1217811 Contrat cadre	Acquisition 3 jeep Land-cruiser			Terminé
RDC 1217811-01	Marché d'acquisition de 9 petits compacteurs	147.450,00	BIA	Terminé
RDC 1217811-02	Construction des antennes PRODAT - PRODET-EDUT à Opala et Banalia dans le District de la Tshopo dans la Province Orientale	193.007,00	ENTRASCO, DITRAP	Terminé
RDC 1217811-03	Extraction, transport et stockage de matériaux latéritique pour les travaux d'entretien de remise en forme de l'axe Kisangani - Opala dans le District de la Tshopo, province Orientale	176.910,69	CDAB, Groupe ABK, Groupe PAJEL	Terminé
RDC 1217811-04	Marché d'acquisition de 3 tractopelles			Annulé
RDC 1217811-05	Construction de 41 dalots pour de l'axe Kisangani-Opala	313.776,64	BAJAC, GINAS CEDFC ELOHIM Bâtiment, SADEV	Terminé

RDC 1217811-06	Construction de 4 ponts de l'axe Kisangani-Opala	199.000,00	JMT GARC	Terminé
RDC 1217811-07	Marché d'acquisition de 2 tractopelles			Annulé
RDC 1217811-08	Extraction transport et stockage des matériaux pour les travaux d'entretien remise en forme de l'axe Kisangani-Isangi dans la Tshopo	160.974,00		Terminé
RDC 1217811-09	Construction sur le tronçon Lilanda-Ileko de 4 ponts de portée 6-10 ml dans le territoire de Isangi dans la Tshopo	163.766,04	ECMJ GETRI	Terminé
RDC 1217811-11	Construction 8 dalots sur l'axe Yate-Opala	55.200,00	BERITH, CMLS, 2EC	Terminé
RDC 1217811-12	Réhabilitation axe Yate-Opala (46,81 km)	152.640,57	BCC	Terminé
RDC 1217811-13	Fourniture de meubles aux antennes Opala et Banalia + CPR	49.860,00	HOMECC	Terminé
RDC 1217811-14	Fourniture et installation de système photovoltaïques pour alimentation en énergie électrique des infrastructures PRODET-PRODAT-EDUT			Annulé
RDC 1217811-15-06-11 PRODET-PRODAT- EDUT	Fourniture de groupe électrogène	12.053,00	CFAO EQUIPEMENT	Terminé

RDC 1217811-16	Réhabilitation de les axes Yahila-Ilota (10 km) et Yawaka-Yalokwa (22 km) dans le territoire de Opala la Tshopo	132.240,90	ECOCO, GROUPE PAJEL, SADEV	Terminé
RDC 1217811-17	Réhabilitation des axes Yatolema-Yasendu (25 km) et Yakoko-Yaolongo (14 km) dans le territoire de Opala dans la Tshopo	110.850,08	ACF, UPADEC, BAJAC	Terminé
RDC 1217811-18	Réhabilitation des axes Yaluwe-Likundu (19 km), Yahisili-Likundu (11 km) et Olife-Likundu (11 km) dans le territoire de Opala dans la Tshopo	168.068,45	OVAD, DGEC, SODCO, ADRCO	Terminé
RDC 1217811-19	Réhabilitation de l'axe Bondjala-Bomboma (19 km) dans la Tshopo			Non contractualisé
RDC 1217811-20	Réhabilitation des axes Bayangane-Kapalata (18 km) et Bandabila-Abulakama (22 km) dans le territoire de Banalia dans la Tshopo			Non contractualisé
RDC 1217811-21	Réhabilitation de l'axe Banalia-Baloma (49 km) dans le territoire de Banalia dans la Tshopo			Non contractualisé
RDC 1217811-22	Réhabilitation des axes Ekoli-Lokilo état-Yambale (41 km) et Yalipanga-Irema (7 km) dans le territoire de Opala dans la Tshopo	127.870,05	ATTRICOD, GETRI, AFPK, JTL	Terminé



RDC 1217811-23	Service d'entretien et réparation des motos de la CTB Tshopo	42.480,72		Annulé
RDC 1217811-24	Fourniture et livraison de 124 pneus pour véhicules des programmes Tshopo			Annulé
RDC 1217811-25	Prestation de gardiennage des bureaux de la Tshopo	46.602,00		Exécution
RDC 1217811-26	Service d'entretien et réparation des véhicules des programmes de la Tshopo			
RDC 1217811-27	Construction de 5 ponts sur axe Bayangane-Kapalata -Bobiti dans le territoire de Banalia dans la Tshopo			Procédure suspendue
RDC 1217811-28	Construction de 6 ponts sur axe Bandambila-Abulakama dans le territoire de Banalia dans la Tshopo			Procédure suspendue
RDC 1217811-29	Construction des pont de l'axe Banalia-Baloma (49 km) dans le territoire de Banalia dans la Tshopo			Procédure suspendue
RDC 1217811-30	Construction de 3 ponts sur l'axe Bondjala-Bomboma (19 km) dans la Tshopo			Procédure suspendue
RDC 1217811-31	Construction de 4 ponts de l'axe Yatolema-Yasendu (25 km) dans le territoire de Opala dans la Tshopo			Procédure suspendue
RDC 1217811-32	Construction de 4 ponts des axes Yahisili-Likundu (11 km) et Olife-Likundu (11 km) dans le territoire de Opala dans la Tshopo			Procédure suspendue

RDC 1217811-33	Construction de 2 ponts sur l'axe Yahila-Ilota (10km) dans le territoire de Opala dans la Tshopo			Procédure suspendue
RDC 1217811-34	Construction ponts et dalots sur l'axe Yasongo-Yanonge(22km) dans le territoire de Opala dans la Tshopo			Procédure suspendue
RDC1217811 Contrat cadre	4 Véhicules 4x4			Livré
RDC 1217811	Etude stabilité et reconstruction Pont LONDE	29.700,00		Terminé
RDC1217811_35	Construction de 6 ponts sur l'axe Yawaka-Lisuma dans le territoire d'Opala	259.266,06	Les entreprises de construction	Attribué en signature
RDC1217811_36	Construction de 5 dalots simples 0,80x0,80 et de 3 dalots double 2x(0,80x0,80) sur l'axe Yokoko-Yalipanga-Irema-Yalipanga-Lokilo état-Yambale dans le territoire d'Opala	90.694,96	Les entreprises de construction	Attribué en signature
RDC1217811_37	Construction de 7 dalots simple 0,80x0,80 et de 2 dalots double 2x(0,80x0,80) sur le tronçon Yatoléma-Yasendu dans le territoire d'Opala	67.752,19	Les entreprises de construction	Attribué en signature
RDC1217811_38	Construction de 4 ponts sur l'axe Yatoléma-Yasendu dans le territoire d'Opala	201.919,54	Les entreprises de construction	Attribué en signature
RDC1217811_39	Construction de 1 dalot simple et 2 dalots doubles sur l'axe Yawaka-Lisuma dans le territoire d'Opala	78.662,50	Les entreprises de construction	Attribué en signature

RDC1217811_40	Construction de 4 ponts sur l'axe Olife-Likundu dans le territoire d'Opala	141.195,36	Les entreprises de construction	Attribué en signature
RDC1217811_41	Construction d'1 pont et d'un dalot double sur l'axe Yahila-Ilota dans le territoire d'Opala	68.097,77	Les entreprises de construction	Attribué en signature
RDC1217811_42	Construction de 2 ponts sur l'axe Yahisili-Likundu-Yaluwe dans le territoire d'Opala	88.290,58	Les entreprises de construction	Attribué en signature
RDC1217811_43	Construction de 8 dalots simples et de 1 dalot double en béton armé sur les axes Yakoko-Yaolonga, Yahisili-Likundu-Yaluwe, Olife-Likundu et Yaté-Opala Centre dans le territoire d'Opala	96.889,15	Les entreprises de construction	Attribué en signature

## 10.8 Subsidies

Registre des Conventions de subside du PRODET :

Numéro d'ordre	Intitulé	Gestionnaire	Bénéficiaire contractant	Budget	Date signature	Date expiration
C_SUB_001	Le financement de l'installation, du fonctionnement et de la réalisation d'activités de démarrage de la Commission Provinciale Routière (CPR)	CPR	CPR/Tshopo	27.317,10€	18-05-16	31-01-17
C_SUB_002	Réalisation des travaux préparatoires à la réalisation de tronçon Simbele-rivière Ilipa sur l'axe Kisangani-Opala, territoire d'Opala, long de 44 Km	CoordiCLER	CoordiCLER OPALA 2	74.606,12€	20-07-16	20-01-17
C_SUB_003	Réalisation des travaux de remise en forme en HIMO et semi-mécanisé des tronçons Lubunga-Yate et Yasongo-Yanonge sur l'axe Kisangani-Opala, territoire d'Opala dans la Tshopo, long de 226 Km	CoordiCLER	CoordiCLER OPALA 1	197.395,50€	20-07-16	20-01-17
C_SUB_004	Réalisation des travaux préparatoires à la réhabilitation des tronçons de routes : Bayangene1-Kapalata-Bobiti-Boyoge, Bandambila-Abulakama, Banalia-Baloma et Bondjala-Bomboma-Bodjaba, territoire de Banalia dans la Tshopo, Long de 111 Km	CoordiCLER	CoordiCLER DE BANALIA	137.555,30€	20-07-16	20-01-17

C_SUB_005	Réalisation des travaux de remise en forme en HIMO et semi-mécanisé des tronçons Kisangani-Isangi et Yangambi-Ileko-Bomese, territoire d'Isangi dans la Tshopo, long de 223 Km	CoordiCLER	CoordiCLER ISANGI	191.294,84€	20-07-16	20-01-17
C_SUB_006	Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau multimodal de transport sont promus à travers l'appui conseil de proximité de la part des Services Techniques Déconcentrés (STD)	IPDR	Inspection Provinciale de Développement Rural (IPDR)	46.886,00€	15-12-16	31-07-17
C_SUB_007	Le financement de l'installation, du fonctionnement et de la réalisation d'activités de démarrage de la Commission Provinciale Routière (CPR)	CPR	CPR/Tshopo	35.242,00€	22-05-17	31-05-18
C_SUB_008	Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau multimodal de transport et les concepts d'appropriation du patrimoine routier et de concertation locale sont promus à travers l'appui conseil de proximité par l'IPDR et ses services.	IPDR	Inspection Provinciale de Développement Rural (IPDR)	80.167,00€	03-05-18	02-05-19
C_SUB_009	Le financement de l'installation, du fonctionnement et de la réalisation d'activités de démarrage de la Commission Provinciale Routière (CPR)	CPR	CPR/Tshopo	24.980,00€	01-10-18	31-03-19

## 10.9 Accords spécifiques de coopération

Tableau des accords spécifiques de coopération.

Référence	Partenaire/Bénéficiaire contractant du PA	Objet du Protocole d'Accord (PA)	Montant défini ou estimé (€)	Date de démarrage définie ou estimée	Durée du PA	Code(s) Budgétaire(s)
LE 20 001	UGent & INERA ( <i>Isangi</i> )	L'initiative locale supportée par l'Université de Gent (UGent) associée à l'INERA Yangambi: facilitation de l'accès au site de la tour à flux de Yangambi	17.000	01-03-20	2 mois	A_02_05
LE 20 002	Dynamique (Dyn.) Locale ETD OPALA ( <i>Opala Sud</i> )	Dyn. Locale ETD OPALA ( Chefferies des Mongo, Kembe, Yalingo et Secteur des Yawende-Lololo): Axes Yambale et Loselemonene (appui en tronçonneuse pour les travaux de traitement des points de rupture)		03-07-20	10 mois	A_02_05
LE 20 003	Dyn. Locale CCMY ( <i>Opala Sud</i> )	Dynamique Locale Communauté de Chefferie des Mongo à Yalonga dans le bassin de production Yalonga: Axe YAMBALE (appui technique et matériel pour les travaux d'aménagement routier)		03-07-20	10 mois	A_02_05
LE 20 004	Dyn. Locale ADEFICO ( <i>Opala Sud</i> )	Dynamique Locale Association de Développement et de Défense des Intérêts Communautaire dans le bassin de production Yalina: Axe YAMBALE (appui technique et matériel pour les travaux d'aménagement routier)		03-07-20	10 mois	A_02_05

LE 20 005	Dyn. Locale AJLL <b>(Opala Sud)</b>	Dynamique Locale Jeunes LAMUKA Lisuma-Lisala-Lokandu dans le bassin de production Yalina: Axe YAMBALE (appui technique et matériel pour les travaux d'aménagement routier)		03-07-20	10 mois	A_02_05
LE 20 006	Dyn. Locale JCLL <b>(Opala Sud)</b>	Dynamique Locale Jeunes de la Communauté Lekatelo-Liloko dans le bassin de production Yalina: Axe YAMBALE (appui technique et matériel pour les travaux d'aménagement routier)		03-07-20	10 mois	A_02_05
LE 20 007	Dyn. Locale ABOMELI <b>(Opala Sud)</b>	Dynamique Locale Association Bofaka-Mekanzoto et Likundu dans le bassin de production Yaolonga: Axe YAMBALE (appui technique et matériel pour les travaux d'aménagement routier)		03-07-20	10 mois	A_02_05
LE 20 008	Dyn. Locale OJVV <b>(Opala Sud)</b>	Dynamique Locale Organisation des Jeunes de Yambetshi dans le bassin de production Opala centre : Axe Loselemonene (appui technique et matériel pour les travaux d'aménagement routier)		03-07-20	10 mois	A_02_05
LE 20 009	Dyn. Locale GJO <b>(Opala Sud)</b>	Dynamique Locale Groupement des Jeunes d'Osongi dans le bassin de production Loselemonene: Axe Loselemonne (appui technique et matériel pour les travaux d'aménagement routier)		03-07-20	10 mois	A_02_05
LE 20 010	Dyn. Locale LeYoKO <b>(Opala Sud)</b>	Dynamique Locale Leadership de Yok-Konyokidans le bassin de production Yemaka: Axe Yemaka (appui technique et matériel pour les travaux d'aménagement routier)		03-07-20	10 mois	A_02_05
LE 20 011	Dyn. Locale CoYa <b>(Opala Sud)</b>	Dynamique Locale Communauté Yalisengo dans le bassin de production Yaolonga: Axe YAMBALE (appui technique et matériel pour les travaux d'aménagement routier)		03-07-20	10 mois	A_02_05

LE 20 0012	Twende mbele <b>(Banalia)</b>	Dynamique locale oeuvrant sur l'axe BADAMBILA - ABULAKAMA : appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture.		04-12-20	3 mois	A_02_05
LE 20 0013	Dyn. Locale Zua Idée <b>(Opala Nord)</b>	Dynamique Locale œuvrant sur l'axe Yanonge-Yasongo dans le bassin de production Yanonge-Yalikandja (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		01-09-20	6 mois	A_02_05
LE 20 0014	Dyn. Locale AJYAR <b>(Isangi)</b>	Dynamique Locale œuvrant sur l'axe Isangi - Yaboseo dans le bassin de production Kombe-Liutua (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		04-02-21	1 mois	A_02_05
LE 20 0015	Dyn. Locale Yabolukananga <b>(Isangi)</b>	Dynamique Locale œuvrant sur l'axe Isangi - Yaboseo dans le bassin de production Kombe-Liutua (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		04-02-21	1 mois	A_02_05
LE 20 0016	Dyn. Locale Etumba na Nzala <b>(Isangi)</b>	Dynamique Locale œuvrant sur l'axe Isangi - Yaboseo dans le bassin de production Babelota - Lokomba (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		04-02-21	1 mois	A_02_05
LE 20 0017	Dyn. Locale Jeunes de BOTUMANYA <b>(Isangi)</b>	Dynamique Locale œuvrant sur l'axe Isangi - Yaboseo dans le bassin de production Babelota - Lokomba (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		04-02-21	1 mois	A_02_05



LE 20 0018	Dyn. Locale Itenge Lamuka <b>(Isangi)</b>	Dynamique Locale œuvrant sur l'axe Isangi - Yaboseo dans le bassin de production Babelota - Lokomba (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		04-02-21	1 mois	A_02_05
LE 20 0019	Dyn. Locale Tshopo Lamuka <b>(Isangi)</b>	Dynamique Locale ouvrant sur l'axe Isangi - Yaboseo dans le bassin de production Babelota - Lokomba (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		04-02-21	1 mois	A_02_05
LE 20 0020	Dyn. Locale Jeunes Tambola <b>(Isangi)</b>	Dynamique Locale œuvrant sur l'axe Isangi - Yaboseo dans le bassin de production Babelota - Lokomba (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		04-02-21	1 mois	A_02_05
LE 20 0021	Dyn. Locale Liemba Yamosunga <b>(Isangi)</b>	Dynamique Locale œuvrant sur l'axe Isangi - Yaboseo dans le bassin de production Babelota - Lokomba (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		04-02-21	1 mois	A_02_05
LE 20 0022	Dyn. Locale Juenes de Yaboseo <b>(Isangi)</b>	Dynamique Locale œuvrant sur l'axe Isangi - Yaboseo dans le bassin de production Babelota - Lokomba (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		04-02-21	1 mois	A_02_05
LE 20 0023	Dyn. Locale Tobongisa <b>(Opala Nord)</b>	Dynamique Locale oeuvrant sur l'axe Yanonge - Romain dans le bassin de production Yalikandja - Yanonge (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		06-11-20	4 mois	A_02_05
LE 20 0024	Dyn. Locale ETD Yalikandja-Yanonge <b>(Opala Nord)</b>	Dynamique Locale oeuvrant dans le bassin de production Yalikandja - Yanonge (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		27-11-20	4 mois	A_02_05
LE 20 0025	Dyn. Locale FUSO <b>(Banalia)</b>	Dynamique Locale oeuvrant sur l'axe Kapalata dans le bassin de production Kapalata (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		04-12-20	3 mois	A_02_05

LE 20 0026	Dyn. Locale Antenne de Bayasangi <b>(Banalia)</b>	Dynamique Locale oeuvrant sur l'axe Kapalata dans le bassin de production Kapalata (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		04-12-20	3 mois	A_02_05
LE 20 0027	Dyn. Locale Jeunes de Bayanguma <b>(Banalia)</b>	Dynamique Locale oeuvrant sur l'axe Kapalata dans le bassin de production Kapalata (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		04-12-20	3 mois	A_02_05
LE 20 0028	Dyn. Locale Songa Mbele <b>(Banalia)</b>	Dynamique Locale oeuvrant sur l'axe Yambelo dans le bassin de production Kapalata (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		04-12-20	3 mois	A_02_05
LE 20 0029	Dyn. Locale Secteur de Bamanga <b>(Banalia)</b>	Dynamique Locale oeuvrant dans les bassins de production Abulakama et Kapalata (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		04-12-20	3 mois	A_02_05
LE 20 0030	Collectif des dynamiques Isangi-Yaboseo <b>(Isangi)</b>	Collectif des dynamiques locales oeuvrant sur l'axe Isangi-Yaboseo dans les bassins de production Kombe-Liutua et Babelota-Lokombe (appui technique et matériel pour les travaux traitement des points de rupture)		04-12-20	1 mois	A_02_05
LE 20 0031	OVDA	Appuyer la OVDA dans sa mission de remise en état et de la pérennisation de la navigabilité des rivières d'intérêt local par la mise en place du bureau des cours d'eau et sa participation pour la surveillance des travaux d'aménagement des rivières et du balisage.	24.421	20-11-20	4 mois	A_01_02
LE 20 0032	RVF	Suivi des travaux d'aménagement et de balisage des rivières par l'hydrologue et l'officier (RVF); et travaux de la bathymétrie sur les 6 points de passage Bacs	30.679,48	20-11-20	4 mois	A_01_02 A_02_05
LE 20 0033	ASTRABIS	Dynamique locale Association des Transporteurs des Baleinières d'Isangi : aménagement et balisage de la rivière LOMAMI dans les Territoires d'Isani et d'OpalaA	2.710,00	20-11-20	4 mois	A_02_05 D010200

## 10.10 Équipements

Type d'équipement	Coût		Date de livraison		Remarques
	budgété	réel	budgété	réel	
Véhicules	193 455 €	193 455 ,36 €	2014/2015	2015/2016/2019	Convention spécifique signée le 06/11/2024
Motos/Vélos	27 438 €	27 437,75 €	2014	2015	
Equipement et Matériel informatique	168 884 €	169 886,91 €	2014	2015/2016/2017 2018/2019/2020	