



CTB

**AGENCE BELGE
DE DÉVELOPPEMENT**

Rapport Final

PROJET « REHABILITATION ET ENTRETIEN DE ROUTES RURALES DANS LA PROVINCE DU BAS CONGO, DISTRICT DU BAS FLEUVE » - RDC 04 027 11



RAPPORT FINAL

PROJET « REHABILITATION ET ENTRETIEN DE ROUTES RURALES DANS LA PROVINCE DU BAS CONGO, DISTRICT DU BAS FLEUVE »

RRBF
RDC 04 027 11

INFORMATIONS DE BASE SUR LA PRESTATION.

Pays	:	R. D. CONGO
Secteur et sous –secteur CAD	:	Destination plurisectorielle (400) Développement rural (43040)
Institution nationale ou régionale chargée de l'exécution	:	-
Agences d'exécution	:	C T B
Nbre d'experts en coopération internationale de la CTB	:	1
Durée de la prestation (selon AS/CS)	:	48 mois
Date de démarrage de la prestation :		
Selon AS/CS	:	13/09/2004
Effective	:	01/11/2004
Date de clôture de la prestation :		
Selon AS/CS	:	30/09/2008
Effective	:	31/03/2009
Modalités de gestion de la prestation	:	Régie
Budget total de la prestation	:	8.000.000 €
Période couverte par le rapport	:	01/11/2004 – 31/03/2009

Annexes	Oui	Non
➤ Résumé des résultats	X	
➤ Etat des recettes et dépenses totales	X	
➤ Taux de déboursement de la prestation	X	
➤ Personnel de la prestation	X	
➤ Sous-traitance et appels d'offres	X	
➤ Equipements	X	
➤ Formations	X	
➤ Bailleurs de fonds	X	

PREMIÈRE PARTIE : APPRECIATION

Appréciez la pertinence et la performance de la prestation en utilisant les appréciations suivantes:

- 1. - Très satisfaisant
- 2. - Satisfaisant
- 3. - Non satisfaisant, malgré certains éléments positifs
- 4. - Non satisfaisant
- X. - Sans objet

Inscrivez vos réponses dans la colonne correspondant à votre rôle dans l'exécution de la prestation :

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
PERTINENCE¹ (cf. PRIMA, §70, p.19)		
1. Quelle est la pertinence de la prestation par rapport aux priorités nationales de développement?	1	1
2. Quelle est la pertinence de la prestation par rapport à la politique belge de développement? Indiquez votre score par rapport aux trois thèmes ci-dessous :	1	1
a) Genre	2	2
b) Environnement	2	2
c) Economie sociale	1	1
3. Les objectifs de la prestation étaient-ils toujours pertinents ?	1	1
4. La prestation a-t-elle répondu aux besoins des groupes cibles?	1	1
5. En fonction de ses objectifs, la prestation s'est elle appuyée sur les organes locaux d'exécution appropriés?	2	2

¹ Selon le PRIMA, §70, p.19, il s'agit "d'apprécier si les choix des objectifs, les choix des groupes cibles et des organes locaux d'exécution restent pertinents et cohérents par rapport aux principes généraux relatifs à une aide efficace et efficiente, ainsi que par rapport à l'application des politiques et stratégies locales, régionales, internationales et belges de développement ».

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
PERFORMANCE² (PRIMA, §71, pp.19-20)		
1. Les résultats obtenus par la prestation ont-ils contribué à la réalisation de ses objectifs ³ ? (efficacité)	1	1
2. Appréciez la qualité des résultats intermédiaires (efficacité)	2	2
3. Les modalités de gestion de la prestation ont-elle été appropriées? (efficacité)	1	1
4. Les ressources de la prestation ont-elles été suffisantes sur le plan de (efficience) :	1	1
a. Ressources financières?	2	2
b. Ressources humaines ?	2	2
c. Matériel et équipements ?	2	2
5. Les ressources de la prestation ont-elles été utilisées efficacement et optimisées pour obtenir les résultats attendus? (efficience)	1	1
6. La prestation a-t-elle été satisfaisante sur le plan coût-efficacité par rapport à des interventions similaires? (efficience)	2	2
7. Sur base du planning d'exécution, appréciez la rapidité d'exécution de la prestation. (respect des délais)	2	2

Indiquez votre appréciation globale de la prestation *en utilisant les appréciations suivantes*:


- | |
|--|
| <p>1 - Très satisfaisant
 2 - Satisfaisant
 3 - Non satisfaisant, malgré certains éléments positifs
 4 - Non satisfaisant
 X - Sans objet</p> |
|--|

² Selon le PRIMA, §71, pp. 19-20, il convient « d'apprécier et de mesurer les performances convenues dans les phases de préparation selon les 4 critères et les indicateurs établis pendant la formulation. (Les 4 critères sont efficacité, efficience, respect des délais et qualité du personnel).

³ voir annexe 1 pour plus de détails

Le Gouvernement de la République Démocratique du Congo et le Royaume de Belgique se sont engagés à alléger la pauvreté, qui touche principalement les régions rurales de la RDC. Dans la province du Bas-Congo, comme partout dans le pays, l'une des composantes essentielles de cette stratégie consiste en l'amélioration de l'infrastructure de transport rurale. En effet, sans route fonctionnelle, tout hôpital, école ou marché réhabilité n'aura aucun impact réel sur la réduction de la pauvreté en milieu rural. Or, partout en RDC, la plupart des routes de ce réseau ne sont pas développées aux niveaux appropriés. Les voies de desserte agricole (87.000 km) desservent les milieux ruraux non-desservis par les routes nationales et provinciales sont à la charge de la Direction des Voies de Desserte Agricole (DVDA) qui est l'organe étatique de gestion. Pour accomplir cette mission, la DVDA doit planifier, mobiliser les ressources financières nécessaires et contrôler l'exécution des travaux confiés aux entreprises. Il s'avère cependant, que par manque de financement et d'appui technique, la DVDA n'est pas en mesure actuellement de superviser efficacement son réseau routier. Après analyse, le Gouvernement a mis en place une politique décentralisée de gestion de ces voies prônant l'implication et la responsabilisation des entités décentralisées de base, les Comités Locaux d'Entretien et de Réhabilitation des routes rurales (CLER).

Le développement des communautés rurales nécessite la praticabilité des routes en toute saison de l'année afin de satisfaire leurs besoins socio-économiques de base. C'est une exigence fondamentale qui nécessite beaucoup plus de moyens financiers pour supporter les efforts du Gouvernement et des bailleurs en vue de réduire la pauvreté rurale.

Responsable national de l'exécution Antoine MESU	Responsable CTB de l'exécution Hendrik HOSTE
	

DEUXIÈME PARTIE : RÉSUMÉ DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA PRESTATION.

1. Si nécessaire, décrivez l'Objectif spécifique et les Résultats Intermédiaires de la prestation, tels que mentionnés dans le document de projet ainsi que les changements opérés (quand, comment et pourquoi)

L'Objectif spécifique défini lors de l'élaboration du document Technique et Financier a été le suivant :

Le désenclavement des zones à forte production agricole dans les Districts du Bas Fleuve et des Cataractes, par la réhabilitation de 600 km et l'entretien de 1.300 km de routes rurales.

Les différents résultats intermédiaires de la prestation ont été définis comme suit :

Résultat 1 : La mise en place par les méthodes HIMO d'un réseau fonctionnel de routes rurales reliant ces voies au réseau de transport national dans la province du Bas Congo.

Résultat 2 : La restauration des échanges commerciaux entre les zones de production et les centres de consommation.

Résultat 3 : La pérennisation du désenclavement par la mise en place des mécanismes d'entretien.

Résultat 4 : La création d'environ 1,5 millions d'Homme. Jour en emplois temporaires et 3.000 emplois permanents.

Lors de l'évaluation à mi-parcours du projet en mai et juin 2007, après analyse du cadre logique proposé par le DTF, il a été révisé par l'équipe de l'EMP de la manière suivante :
-Les résultats 1, 3 et 4 ont été jugés cohérents et permettant d'atteindre l'objectif spécifique du projet, donc retenus. Quant au résultat 2, « *La restauration des échanges commerciaux entre les zones de production et les centres de consommation* », celui-ci a été rejeté, car ne pouvant pas être considéré comme un résultat du projet, mais comme un des aspects de l'objectif global. D'autre part, la restauration des échanges commerciaux dépendent aussi des résultats d'autres projets de développement (agricole, économique, etc.).

-Le choix des indicateurs retenus a été jugé pertinent pour mesurer les objectifs et résultats à atteindre par le projet excepté pour les indicateurs du résultat 4, car ne permettant pas de mesurer effectivement la création d'emploi. Ainsi, cette mission de l'EMP a introduit une série de nouveaux IOV et retenu 3 résultats qui sont repris dans le cadre logique révisé approuvé par la SMCL.

Il est important de signaler que la durée de la prestation, qui était initialement prévue par la Convention Spécifique de 48 mois a été allongée à 54 permettant ainsi, d'achever toutes les actions programmées et de préserver les acquis du projet. Cette prolongation sans implication budgétaire de 6 mois a été recommandée par la SMCL lors de ses deux réunions du 03 août 2007 et du 06 juin 2008, et un échange de lettres a eu lieu tardivement entre l'Ambassade du Royaume de Belgique et le Ministère congolais de la Coopération Internationale et Régionale (La note verbale porte le N°CAB/MINCIR/064/2009 et est datée du 05 mars 2009) .

2. Dans quelle mesure l'objectif spécifique de la prestation a-t-il été atteint, en fonction des indicateurs retenus ?

Indicateurs de l'Objectif spécifique

Résultats 1 :

1.1. Réhabilitation de 600 km de routes rurales avant 2008

Tous les axes routiers retenus et programmés ont été réhabilités par les techniques HIMO (et/ou mécanisées en partie bien entendu moindre). Ainsi au total, onze pistes réhabilitées pour une longueur cumulée de 571,40 km.

Tous les ponts évalués (76) pour un total de 738,3 ml, ont été construits en béton armé, donc en définitif alors que le DTF prévoyait des ouvrages d'art semi définitifs (superstructure en bois). Tous ces ponts ont été non seulement réceptionnés provisoirement, mais aussi définitivement.

Quant aux passages sous route construits en définitif, on en dénombre 822 pièces réalisées en différentes catégories : dalots de section 0,8x0,8 m ; 0,8x1,5 m et 1,5x1,5 m ; les doubles dalots cadres de 1,5x1,5x4,8 m et 2x2x4,8 m.

S'agissant des travaux de lutte anti érosive, après la formation des structures partenaires locales sur les techniques de lutte, celles-ci ont exécuté 98 digues et glissières qui ont permis de traiter et d'arrêter les diverses érosions enregistrées dans l'aire d'intervention du projet et principalement dans le District du Bas Fleuve.

Ainsi, les réalisations pour cet indicateur sont de l'ordre de 100 % et voici ci-dessous la ventilation des travaux exécutés par territoire :

Territoire de Tshela:

- ✓ Réhabilitation de 160,1 km de routes rurales par la méthode HIMO et 14,7 km en mécanisé.
- ✓ Construction de 17 ponts en définitif (BA ; 144,8 ml).
- ✓ Réhabilitation de 3 ponts mixtes (69,5 ml).
- ✓ Construction de 275 dalots, 1 passage à gué (PAG) et 53,5 paires de murs de tête.
- ✓ Réalisation de 43 glissières et digues pour la LAE sur les axes 01 & 03.

Territoire de Lukula:

- ✓ Réhabilitation de 158,8 km de routes rurales en HIMO et 0,5 km en mécanisé.
- ✓ Construction de 272 dalots, 3 lignes de buses, 16 paires de murs de tête + 9 passages à gué.
- ✓ Construction de 16 ponts définitifs en BA (135 ml).
- ✓ Réalisation de 36 glissières et digues pour la LAE sur les axes 04, 05 & 06.

Territoire de Seke Banza:

- ✓ Réhabilitation de 230,3 km de routes rurales en HIMO.
- ✓ Construction de 43 ponts en définitif (BA) pour un total de 389 ml.
- ✓ Construction de 261 dalots, 4 passages à gué et 31,5 paires de murs de tête.
- ✓ Réalisation de 21 glissières et digues pour la LAE sur les axes 10 & 11.

1.2. Entretien courant de 1.300 km de routes rurales en 2008

Travaux d'entretien courant en exécution depuis octobre 2005 et l'accompagnement financier s'est arrêté fin août 2008 (en prévision de la fin initiale du projet fixée par la Convention spécifique au 30 septembre 2008) sur tous les axes routiers réhabilités dans les Districts des Cataractes (700 km) par UNOPS/CTB et du Bas Fleuve (600 km) réalisations de l'actuel projet, assurés par les cantonniers organisés par les 35 Comités Locaux d'Entretien et de Réhabilitation des Routes (CLER).

Le taux de réalisation pour cet indicateur est de 100 %, car les 1.300 km ont été entretenus entièrement et pendant plus de deux ans et demi.

Dans le cadre des travaux d'entretien, le projet a construit 2 ponts définitifs (BA) à Luozi (11,5 ml) et 2 autres à Songololo (10 ml), 23 dalots à Luozi et 35 autres à Songololo. Il a en outre réhabilité une batterie de buses en béton à Mvumi dans le Territoire de Songololo.

Redynamisation de 16 CLER de Luozi et Songololo, et mise à leur disposition de l'outillage supplémentaire. Pour le Bas Fleuve, installation et formation de 19 CLER par le biais de la Direction des Voies de Desserte Agricole (DVDA) et cession des outils ayant servi à la réhabilitation..

Construction de 5 bâtiments qui servent aujourd'hui des bureaux à chaque Coordination de CLER qu'elle partage avec l'Ingénieur de territoire de la DVDA. Les dits bureaux ont été équipés en meubles et ceux qui ne sont pas reliés au réseau électrique SNEL, sont pourvus actuellement de groupe électrogène (Luozi et Tshela).

L'entretien routinier a été relayé par **l'entretien périodique** (Gravillonnage en point à temps : 12,15 km ; Entretien Améliorant : 48,98 km ; Exécution de la LAE : 3 glissières et digues, ainsi qu'un fossé de garde de 300 m ; Réparation (1) et construction (4) des dalots de section 0,8x0,8 ; 33 barrières de pluies réparées et rafraîchies) démarré depuis début septembre 2008 sur certains axes routiers qui nécessitaient de gros efforts d'entretien courant ou accusaient de fortes dégradations sur certains de leurs tronçons, notamment ceux de Seke Banza (axes 07, 08, 09 & 11) et de Songololo (axe 20).

Non seulement que l'entretien périodique a été initié, mais également toutes les barrières de pluie érigées en matériaux durables ont été rafraîchies (réparation, peinture+cadenas) pendant le dernier trimestre 2008, le gardiennage restauré avec une prime mensuelle allouée et même une remise en état de tous les compacteurs achetés et en cours d'utilisation.

1.3. Nombre de jours d'interruption du trafic en baisse

Cet indicateur a été documenté par l'inventaire statistique du trafic réalisé sur les différentes routes réhabilitées par le projet. Les divers graphiques élaborés à cette fin sur base de l'évolution du trafic enregistré montrent bien combien le trafic devient de moins en moins tributaire des saisons, car ce trafic présente une courbe annuelle presque constante au cours de deux dernières années (2007 et 2008). Mais, il est constaté que l'évolution du trafic reste tout de même influencée par le calendrier agricole pour la rentabilité des courses. Par exemple, entre octobre et décembre 2008, il y a eu de fortes pluies sur l'ensemble du Bas Congo, mais le trafic n'en a guère souffert comme avant l'intervention du projet, ainsi le nombre de jours d'interruption du trafic n'existe presque plus, peut être en cas de force majeure (pluie torrentielle, glissement de terrain,...). Cette baisse enregistrée est due également à la présence sur tout le réseau réhabilité des ouvrages d'art (ponts et dalots) construits en définitif.

Résultats 2 :

2.1. Des équipes de cantonniers assurent l'entretien courant sur le réseau réhabilité

Les équipes de cantonniers sous la supervision des CLER et l'encadrement technique de la DVDA, ont assuré l'entretien courant sur toutes les routes réhabilitées par le projet depuis octobre 2005 jusque fin août 2008. Début septembre 2008, le projet a programmé l'entretien périodique sur certains tronçons pour absorber les points critiques qui commençaient à se manifester.

Il faut noter que dans le cadre de l'auto prise en charge de la maintenance routière par les bénéficiaires, le Gouvernement provincial a démarré depuis décembre 2008, l'entretien périodique des axes 17 (Malanga – Kimbemba/Bac Luozi) et 21 (Kisonga – Lufu – Kinanga) dans le Territoire de Songololo en exécution par les CLER et PME de ce territoire.

Le taux de réalisation de cet indicateur est de 100 %.

2.2. La vitesse moyenne de parcours est maintenue selon les standards de la DVDA (40 km/h en moyenne)

La vitesse moyenne de parcours de 40 km/h est toujours assurée sur presque l'entièreté de routes réhabilitées à l'exception de certains tronçons ciblés et plus localisés dans le Bas Fleuve qui font l'objet depuis septembre 2008 d'un gravillonnage et d'un entretien améliorant dans le cadre de l'entretien périodique initié par le projet.

A cause de ce standard de vitesse pratiqué sur ce réseau du projet, le transport par vélo s'est sensiblement réduit contrairement à ce que l'on observe dans d'autres provinces de la RDC, les transports des produits agricoles et manufacturés étant assurés par d'autres moyens de locomotion plus rapides que le vélo, plus courant par camion. C'est cette même raison de bon état de praticabilité du réseau que la province du Bas Congo a accueilli la trentième édition du rallye international qui a eu lieu au mois de septembre 2008.

2.3. Nombre de CLER mis en place

Tous les CLER programmés ont été formés, installés et sont opérationnels depuis 2007 : 35 sur 34 CLER prévus initialement, c'est-à-dire un taux de réalisation de 103 % pour cet indicateur.

Par territoire, les CLER sont organisés en coordination, au total nous avons 5 coordinations de CLER (Luozi, Songololo, Tshela, Lukula et Seke Banza). Au niveau de la province, les CLER se sont structurés en une Fédération Provinciale des CLER (FPC) avec un siège à Matadi.

Toutes ces structures ont été mises en place sous l'initiative du projet pour un entretien routier de proximité avec le partenariat de la DVDA.

2.4. Fréquence de l'entretien courant en hausse

S'agissant de la périodicité des travaux d'entretien courant, ces derniers s'exécutent de manière régulière et permanente. Les contrats d'entretien passés avec les CLER ont été semestriels et renouvelables en dégression (100 % pour la 1^{ère} phase, à la seconde 70 % et la 3^{ème} & 4^{ème} :60 %), ceci pour permettre aux bénéficiaires à travers les CLER de tester et mettre en pratique leurs mécanismes de génération des ressources locales.

Dans l'ensemble, les routes sont praticables en toute saison et les cantonniers sont à l'œuvre, même après le projet sous financement de la province sur les axes du Territoire de Songololo.

2.5. PV de réunion des coordinations de CLER

Dans le tableau ci-dessous, est repris le nombre de réunions tenues avec PV par la FPC et les différentes coordinations de CLER en 2007 (31) et en 2008 (28). Ce sont les deux années au cours desquelles toutes les structures d'entretien de proximité ont bel et bien fonctionné.

N°	STRUCTURES	SIGLE	CREATION	NBRE REUNIONS 2007	NBRE REUNIONS 2008	NBRE CLER	OBSERVATIONS
01	Fédération Provinciale de CLER	FPC	Début août 2007	2 dont celle constituante	Une à Luozi en octobre	35	Statuts notariés
02	Coordination de CLER de Luozi	CCL	Mars 2007	10 dont 2 avec la CTB	8 dont une avec la CTB	8	Statuts notariés
03	Coordination de CLER de Songololo	CCSO	Octobre 2006	4 dont 2 avec la CTB	3 dont 2 avec la CTB et ECODED	8	Statuts notariés
04	Coordination de CLER de Tshela	CCT	27 juin 2007	5 dont 2 avec la CTB	4 dont une avec la CTB	7	Statuts notariés
05	Coordination de CLER de Lukula	CCLU	13 septembre 2007	3 dont une avec la CTB	3 dont une avec la CTB locale	4	Statuts notariés
06	Coordination de CLER de Seke Banza	CCSB	21 mars 2007	7 dont 3 avec la CTB	9 dont une avec la CTB au mois de mai	8	Statuts notariés

2.6. Programmation et budgétisation de l'entretien par les CLER

Les systèmes de génération des ressources pour l'entretien courant, ainsi que les mécanismes de programmation, de budgétisation, d'affectation et de contrôle des ressources générées ne sont pas bien maîtrisés par les différents CLER et ce malgré la fin de l'accompagnement du projet, pour une série de raisons dont l'absence de formation adéquate des bénéficiaires en ces matières et le manque de moyens financiers par la DVDA pour l'encadrement et le suivi. C'est une faiblesse manifeste certes, même si le projet a mis en place un canevas devant permettre aux CLER de programmer et de budgétiser les travaux d'entretien. Avec les quelques rares mécanismes de recouvrement des ressources locales mis en place (les champs, boutiques, maisons cellulaires, coupe de bois, pharmacies, dépôts,...), il est prouvé après étude que ces ressources ne représentent que 10 à 15 % du montant alloué mensuellement au budget de l'entretien. C'est ainsi qu'il est recommandé après projet, d'utiliser ces sommes générées pour assurer uniquement la praticabilité de la route, éviter l'entretien systématique et donc, s'attaquer seulement aux points chauds pour éviter l'interruption du trafic en attendant le démarrage effectif des activités du Fonds provincial de Réhabilitation et d'Entretien Routier (FRER) initié par la province du Bas Congo.

2.7. Niveau d'autonomisation

Avec le projet, certains jalons ont été posés pour l'autonomisation même partielle des CLER, ceux-ci ont mis en chantier quelques mécanismes de recouvrement des ressources locales et pour le moment, les CLER sont regroupés en Coordination au niveau de chaque territoire de l'aire d'intervention du projet et celles-ci (les coordinations) à leur tour, sont organisées en Fédération provinciale. En ce qui concerne leur reconnaissance juridique, ces institutions d'entretien de proximité se sont muées en ASBL (Association Sans But Lucratif) avec aujourd'hui des statuts approuvés et notariés.

Dans ce processus vers l'autonomisation, le projet les a appuyés en construisant pour leurs coordinations, 5 bâtiments équipés en meubles qui servent actuellement des bureaux qu'elles partagent avec les Ingénieurs de territoire de la DVDA.

Le Président de la Fédération Provinciale des CLER (FPC) siège depuis août 2007 comme membre de la SMCL et depuis le démarrage du PREPICO Volet 2 en août 2008, comme membre de son Comité de pilotage. La FPC a été retenue comme membre du Comité de supervision du FRER Bas Congo.

La CTB devra faire davantage en appuyant les CLER financièrement pour la mise en place des véritables AGR (Activités de Génération des Revenus), durables et efficaces. Quant au Gouvernement provincial, reconnaître juridiquement par Arrêté provincial ces différentes structures d'entretien pour plus de responsabilité et installer officiellement le FRER pour le rendre opérationnel.

Résultats 3 :

3.1. Nombre d'H.J de travail sur les chantiers

Les différents chantiers du projet : réhabilitation pistes en HIMO, entretien courant et construction des ouvrages d'art (ponts et passages sous route) ont utilisé depuis le démarrage des travaux jusqu'au 31 décembre 2008 au total 1.862.785 H.J qui dépassent largement les 1,5 millions d'homme. Jour attendus par ce résultat.

3.2. Nombre de femmes sur les chantiers

Le projet exige contractuellement de ses partenaires qu'au moins 30 % de leur main d'œuvre utilisée sur chantiers soit féminine et il a été observé que les structures qui ont exécuté les travaux, ont dans l'ensemble respecté cette obligation du contrat et ainsi, tenant compte du résultat acquis à l'IOV précédent, nous obtenons **558.836 femme. Jour** sur les chantiers.

3.3. Augmentation du nombre de dépôts de 30 % pour les zones concernées

Les observations sur l'évolution des capacités de stockage ont démarré en 2007, année au cours de laquelle on a commencé à constater les signes évidents de la revitalisation des économies locales dans la zone du projet.

En ne considérant que l'axe 06 du Territoire de Lukula, nous avons dénombré au 31 décembre 2008, 11 dépôts des produits agricoles dont 9 d'entre eux ont été créés après les travaux de réhabilitation de la route. Cela démontre que pour cet axe routier pris comme illustration, l'augmentation du nombre de dépôts est largement supérieure au seuil de 30 % retenus par cet IOV (Indicateur Objectivement Vérifiable).

Cependant, quant aux autres axes routiers, hormis l'enregistrement de quelques dépôts en matériaux durables et semi durables, ça et là on trouve des aménagements de fortune juste pour regrouper la production en attendant leur évacuation une fois la cargaison complète. Pendant la saison sèche, ces aménagements se multiplient sans difficulté à cause de l'absence des pluies. Une fois que la saison pluvieuse s'annonce, tout est à refaire.

Formellement, c'est dans la Cité de Kimpese du Territoire de Songololo, qu'émergent plus de dépôts à l'instar de ce qu'il y a dans les villes comme Boma, Matadi et Kinshasa. Cela se justifie par le fait que la Cité de Kimpese est un grand carrefour qui reçoit les déchargements de plusieurs provenances.

3.4. Augmentation du nombre de PME et ONGD spécialisées dans les travaux en HIMO

Au 31 décembre 2008, le projet a enregistré un total de 225 structures partenaires locales spécialisées dans les travaux en HIMO dont 42 PME et 183 ONGD.

L'évolution annuelle se présente comme suit : 61 en 2005, 102 en 2006, 52 en 2007 et 10 en 2008.

Comme on peut le constater, les travaux de réhabilitation des pistes se sont plus réalisés en 2006 avec 102 structures qui est un nombre maximum enregistré et ensuite vient l'année 2005 avec 61 partenaires locaux, puis 2007 et enfin 2008 où les travaux étaient plus constitués en majorité de ceux relatifs à l'entretien.

3.5. Augmentation du nombre d'opérateurs économiques dans la zone concernée par le projet

De la petite pharmacie à la maison d'habillement, en passant par les débits de boissons et restaurations, on note une gamme variée d'activités extra agricoles qui ne cessent de se multiplier dans la zone du projet. Il s'agit en fait, des activités exercées par les opérateurs économiques de l'aire d'intervention du projet.

L'étude d'impact socio-économique et environnemental du projet indique les statistiques suivantes issues des administrations locales qui mentionnent une hausse considérable d'opérateurs économiques dans le Territoire de Luozi comme dans le District du Bas Fleuve (tableaux ci-dessous):

Nombre d'opérateurs économiques enregistrés dans le Territoire de Luozi

Type d'activités	Nombre d'opérateurs économiques par année					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	Avant le projet			Après le projet		
PME de commerce	229	207	300	295	250	300
Pharmacies	20	25	40	34	38	42
Buvettes (Bar)	5	3	3	5	6	8
Boulangeries	36	25	28	30	72	70

Nombre d'opérateurs économiques enregistrés dans le District du Bas – Fleuve

Territoire	Type d'activités	Nombre d'opérateurs économiques recensés et année de recensement		Variation (en %)	Observations
		2004 (avant le projet)	2007 (après le projet)		
TSHELA	PME de Commerce, pharmacies, buvettes, maisons de communication	73	429	488 %	Grâce à la réouverture des axes routiers du District du Bas – Fleuve, les échanges commerciaux, entre les milieux Rural et Urbain, se sont intensifiés dans la zone d'intervention du projet. Ainsi les secteurs situés sur les axes réhabilités notamment Maduda, Tsanga Nord, Kakongo, Tsundi Sud, Sumbi, etc se distinguent des autres non concernés par ces travaux.
LUKULA	Boutiques, pharmacies, Hôtels, Bars, postes de santé, dépôts de boissons, quincailleries, kiosques, cabines téléphoniques, ciné vidéo	294	431	47 %	
Dans le Territoire de Seke Banza, l'Administration locale n'a fourni à l'étude que des statistiques d'opérateurs économiques enregistrés après les travaux de réhabilitation des axes routiers dudit territoire. Les données antérieures à ces travaux ne sont pas disponibles					
Territoire	Types d'activités	2006 (après le projet)	2007(après le projet)	Variation (en %)	
SEKE-BANZA	Vendeurs des ingrédients, des cigarettes, restaurants, kiosques, mini - boutiques, dépôts farine, ciment et de pharmacies, etc.	356	658	85 %	

En somme, la reprise du trafic le long des axes routiers réhabilités a occasionné le déploiement massif des commerçants dans la zone désenclavée par le projet. Depuis, c'est une vive concurrence qui est relancée dans cette zone au point que, les rares commerçants œuvrant dans cette zone, à l'époque de son enclavement, ont perdu leurs positions de monopole.

3.6. Augmentation de la taille des marchés (nombre de vendeurs)

L'amélioration de l'accès dans l'aire d'intervention du projet a favorisé le déploiement des commerçants. Ainsi, nos marchés qui se tiennent plus hebdomadairement le samedi sont plus animés et abondés par les vendeurs et acheteurs. Et ils sont donc en passe de devenir des marchés quotidiens, comme le cas du marché de Sanzala (sur l'axe 11) dans le Territoire de Seke-Banza où l'on enregistre plus ou moins 70 à 100 vendeurs les jours ordinaires et 90 à 120 vendeurs les jours du marché.

L'augmentation de la taille dans certains marchés de Territoire de Seke Banza et de l'axe 06 de Tshela basée sur l'évolution du nombre d'étalages est largement supérieure à 100% comparativement au démarrage du projet comme le démontre les statistiques reprises ci-dessous :

Evolution du nombre d'étalages dans certains marchés du Territoire de Seke-Banza

Marché des Cités et Secteurs	Année		Variation	Observations
	2006	2007		
Kinza Mvute(Cité)	15	25	67 %	On voit que certains marchés ont vu doubler leur taille formelle. Il s'agit en particulier des marchés de Sumbi, Mbavu et plus que doubler pour le marché de Bundi. Ces statistiques officielles sont basées sur le registre du gestionnaire. Elles sont fournies à titre indicatif. En réalité, elles représentent la moitié voire le tiers de la taille actuelle des marchés.
Seke Banza(Cité)	15	25	67 %	
Inga	10	15	50 %	
Bundi	5	15	200 %	
Mbavu	5	10	100 %	
Sumbi	20	40	100 %	
Isangila	8	10	25 %	

Evolution du nombre d'étalages des marchés de Tshela (sur l'axe 06)

Marché	Etalage surélevé		Etalage au sol		Vendeurs ambulants		Observations
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	
Bula Naku	17	130	0	58	0	31	Ces statistiques donnent une idée sur la taille actuelle des marchés comparativement à la situation vécue dans la dite zone avant le démarrage des travaux du projet.
Dizi	25	125	0	96	0	27	

3. Décrivez le système de suivi évaluation qui a été mis en place lors de la mise en oeuvre de la prestation.

Le suivi et l'évaluation (voir aussi l'article 10 de la Convention Spécifique) ont pour but non seulement de contrôler et d'accompagner l'exécution technique et financière des activités, mais surtout d'améliorer l'efficacité et l'efficacités de la prestation de coopération afin qu'elle puisse réaliser au mieux ses objectifs.

A cette fin, les mécanismes suivants ont été mis en place :

- Le système de rapports a permis une bonne information de tous les partenaires concernés par l'exécution de la prestation de coopération. Conformément aux exigences de la CS suivant son article 8 relatif aux rapports d'exécution, le projet a produit et soumis semestriellement aux membres de la Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL), un rapport d'exécution basé sur les objectifs, les résultats, les activités et les indicateurs, ainsi qu'un rapport financier.
- Des missions de suivi technique et financier (audits) ont été organisées par la CTB (Kinshasa et Bruxelles) afin d'appuyer les responsables du projet dans l'exécution des activités. Les résultats et recommandations de ces missions ont été transmis et discutés au sein du projet et de la SMCL. L'objectif des audits était de fournir à l'équipe de gestion du projet et à la CTB des informations fiables sur l'état financier du projet présenté dans les rapports. Chaque rapport financier annuel a été audité, étant donné la grande proportion des fonds investis par le projet dans les travaux de réhabilitation des pistes. Les audits ont été organisés selon des modalités acceptées internationalement, il faut noter que les comptes du projet ont été audités pour la première fois début novembre 2005 par une mission externe à la CTB venue de Bruxelles composée de Madame Chantal BOLLEN et de Monsieur François BRASSEUR, il s'était agi du collège des commissaires « Bollen & Mathay ». Le second audit a été opéré début octobre 2008 par Messieurs Thierry TRINON et Michel GRIGNARD, auditeurs internes de la CTB/Bruxelles, de la Maison BDO. Un audit de qualité de la DGCD a été administré au projet début novembre 2007. La mission comprenant Messieurs Luc Lefebvre (Consultant) et Olivier Thery et s'est soldé par des résultats positifs pour le projet communiqués à l'équipe de gestion du projet à Kinshasa lors de l'atelier de restitution tenu le jeudi 08 novembre 2007.
- La Structure Mixte de Concertation Locale a assuré une supervision générale de l'exécution de la prestation de coopération et a pris, sur la base des rapports et recommandations évoqués dans les mécanismes ci-dessus, toutes les mesures nécessaires à une adaptation des activités et résultats exposés au cadre logique révisé, sans toutefois modifier l'objectif spécifique et le budget global de la contribution belge.
- Une évaluation à mi-parcours a été réalisée en mai et juin 2007 et ses recommandations approuvées par la SMCL et mises en application.
- L'évaluation finale vient d'être effectuée fin janvier 2009. Les recommandations sous forme des leçons apprises ont été approuvées par la SMCL et pourront être capitalisées par les deux gouvernements partenaires, de la RDC et du Royaume de Belgique pour les prochains projets similaires.

TROISIEME PARTIE : COMMENTAIRES ET ANALYSES.

1. Quels sont les problèmes et questions majeurs qui ont influencé l'exécution de la prestation et comment la prestation a-t-il tenté de les résoudre ?

- La lourdeur administrative de l'Office des Routes (OR) qui n'a pas permis le déblocage à temps du dossier des bacs à moteur de Luozi et de Kinganga sur le fleuve Congo pour leur réhabilitation. Comme solution, le bac de Luozi a été réhabilité par la CTB par le biais de son Programme d'Urgence Volet 5 (PUV5), qui a en plus réfectionné un deuxième bac, celui de Mpioka toujours sur le fleuve. Quant à celui de Kinganga, les travaux de remise en état ont démarré sur financement de la province et les dits travaux sont momentanément suspendus en attendant l'harmonisation avec la Direction Générale de l'OR installée à Kinshasa.
- La phase de l'entretien courant avait démarré légèrement en retard, soit en mars 2006 suite à l'absence des ingénieurs de territoire de la DVDA devant suivre et contrôler ces travaux, excepté celui du Territoire de Songololo. Conformément à la recommandation de la SMCL faite à la DVDA de procéder aux engagements locaux, ainsi le Gouverneur de la province les avait nommés mi-décembre 2005 et ont été affectés en février 2006.
- L'exécution des travaux de réhabilitation des ouvrages d'art, notamment des ponts, a connu aussi un retard de six mois qui a été ensuite absorbé, à cause du respect de la procédure de passation des marchés publics de droit belge qui obligeait que les ponts de chaque territoire puissent faire l'objet d'un unique marché à lancer. La Représentation de la CTB ensemble avec l'Ambassade de Belgique à Kinshasa nous ont autorisé de lancer des appels d'offres de pont par pont, ce qui est du reste réaliste, tout en attendant qu'il y ait échange de lettres qui devrait modifier l'article 7 de la Convention spécifique. Pour que les objectifs spécifiques du projet puissent être atteints dans le délai, il fallait adapter les procédures de passation des marchés publics belges à l'exécution par la méthode HIMO dans la mise en œuvre du projet. Comme tenu de cette expérience, cette adaptation a eu lieu lors de la formulation du RIB 2.
- Afin d'achever toutes les actions programmées et préserver les acquis du projet, la SMCL avait recommandé lors de ces deux réunions du 03 août 2007 et du 06 juin 2008, la prolongation du projet de 6 mois sans implication budgétaire, c'est-à-dire jusqu'au 31 mars 2009. La procédure fut enclenchée par la lettre du Ministre du Plan de juillet 2008 qui demandait à son collègue des Affaires Etrangères et de la Coopération Internationale d'adresser une note verbale à l'Ambassadeur belge en vue de la prolongation du projet. Dans l'espoir que ce dossier allait être régularisé, la CTB a poursuivi l'exécution du projet normalement jusqu'au mois de février 2009 où elle a constaté malheureusement que la régularisation attendue n'arrivait guère et s'est décidée que les dépenses effectuées après le 30 septembre 2008 (fin initiale du projet selon la CS) deviennent non éligibles et il fallait les imputer sur un autre projet ou programme, notamment sur le Volet 2 du PREPICO qui est en fait l'extension de ce projet au Bas Congo. Mais, le dossier a fini par être débloqué, car finalement la note verbale est sortie le 05 mars 2009 après démarches et engagements de la CTB et des autorités provinciales.

2. Quelles sont les causes des écarts par rapport aux résultats attendus ?

D'une manière générale, le projet n'a pas enregistré des écarts significatifs par rapport aux résultats attendus.

En effet, les moyens mis en œuvre par le projet ont été en adéquation totale avec les attentes, les résultats 1 & 3 ont été largement réalisés, car 100 % du réseau routier retenu a été réhabilité, les ponts et passages sous route même, achevés aussi à 100 % et les objectifs en termes de création d'emplois ont été atteints. Quant au deuxième résultat relatif à la pérennisation du désenclavement, il est à 80 %, taux de réalisation acceptable, car il subsiste encore l'épineux problème des ressources locales mobilisées et mobilisables par les CLER qui ne représentent que 10 à 15 % des ressources nécessaires à l'entretien courant.

Etant un processus, le chemin reste certes à parcourir pour arriver à mieux mettre en place un véritable système de pérennité du réseau routier réhabilité. L'espoir reste cependant permis avec le démarrage annoncé des activités du FONER et du FRER, car l'appropriation des actions par les populations bénéficiaires est chose acquise.

3. Quelles leçons peut-on tirer de l'expérience de la prestation? Faites une réponse détaillée sur les plans de l'impact et de la durabilité des résultats.

Sur le plan de l'impact, nous retenons :

- Avant la réhabilitation, les fruits et légumes n'étaient plus produits en quantité à l'aide des machines agricoles et outils adaptés. Ceux qui l'étaient pourrissaient le long des routes inaccessibles. Les grands marchés se vidaient et disparaissaient les uns après les autres. Les grandes plantations des ananas, cacao, café, palmier et hévéa n'étaient plus entretenues et disparaissaient au fil des années. Les vétérinaires et soins n'accédant plus aux différents élevages, les éleveurs voyaient les effectifs de leurs troupeaux diminuer à grande échelle. Aujourd'hui les oranges, le maïs et le manioc commencent à atteindre à nouveau les grands centres urbains tels que Tshela, Lukula, Seke-Banza, Boma, Luozi, Matadi et Kinshasa. Les marchés en zone rurale ne désemplissent plus de produits agricoles divers. Des petites unités de transformation de produits agricoles recommencent à voir le jour en zone rurale. Les élevages sont mieux protégés et les grandes plantations attirent timidement des investisseurs.
- L'importance de la réhabilitation et de l'entretien des pistes sur les marchés de la commercialisation agricole : le trafic pour les marchés a augmenté et de nombreux marchés ont été réhabilités dans les zones désenclavées. Ce qui a eu comme conséquence, les populations ont retrouvé intérêt à mettre en valeur leur terre et aussi les revenus distribués par le projet lors des travaux en HIMO ont permis l'acquisition du matériel agricole et des semences ;
- La baisse des coûts de transport et l'augmentation de l'offre des produits de consommation (sucre, sel, huile, savon, etc.) sur le marché, a fait baisser les prix au consommateur jusqu'à 50 %. Parallèlement, les prix des produits agricoles vendus par la population locale ont augmenté de 25 à 300 % selon les produits. En effet, comme dit ci-haut, ces marchés étaient très peu fréquentés par des commerçants avant la réhabilitation ;
- La diminution du temps de parcours et de la consommation en carburant et pièces de rechange. Notons en plus que le trafic n'est plus interrompu pendant la saison pluvieuse comme cela fut le cas avant le démarrage des travaux du

- projet. La desserte en bus et taxi confirme l'amélioration des conditions de voyage dans la zone du projet où le transport des marchandises est distinct présentement de celui réservé aux humains ;
- L'accès plus facile aux services de santé et d'éducation, amélioration des conditions de vie du personnel de santé et des écoles des zones d'intervention du projet compte tenu du désenclavement. Le taux de couverture vaccinale a atteint plus de 85 % dans les zones d'intervention du projet.
 - La réinsertion socio-économique de nombreux démobilisés des forces et groupes armés ayant choisis la zone du projet comme milieu de réinsertion, grâce aux travaux en HIMO.
 - L'augmentation du chiffre d'affaires des succursales de sociétés brassicoles (BRALIMA & BRACONGO) opérant dans la zone du projet, la consommation de la bière autrefois limitée du fait de la faible capacité de circulation des marchandises. Les statistiques enregistrées au niveau de la cité de Tshela mentionnent la vente en février 2004 de 50 casiers (avant le projet) et en février 2007, 400 casiers de bière ont été vendus, soit une augmentation de 800 % du nombre de casiers de bière vendus, c'est qui est fort impressionnant. Il en est de même des sociétés de télécommunication (ZAIN, VODACOM, TIGO et CCT) qui ont vu leurs chiffres d'affaires triplé, voire quadruplé.

Sur le plan de la durabilité

La durabilité des actions du projet est assurée par :

- La méthode HIMO qui permet d'une part de renforcer les capacités locales des bénéficiaires et des structures locales partenaires (PME & ONGD) pour la réhabilitation et la maintenance des pistes rurales et d'autre part, une appropriation des actions par la population bénéficiaire.
- Le choix des ouvrages d'art (ponts et dalots) définitifs en béton armé qui nécessite peu d'entretien, alors que la formulation du projet prévoyait des ponts semi-définitifs avec un tablier en bois nécessitant un entretien onéreux.
- Le regroupement des CLER en Coordination au niveau de chaque territoire et la création de la Fédération provinciale des CLER qui est un lobbying non négligeable. L'obtention des documents juridiques par les CLER que sont les statuts approuvés et notariés en qualité d'ASBL.
- Mise en place juridique (Ordonnance présidentielle et Décret du 1er Ministre) du FONER (Fonds National d'Entretien Routier).
- Depuis le 02 mai 2008, signature de l'Arrêté provincial portant création au Bas Congo du FRER (Fonds provincial de Réhabilitation et d'Entretien Routier).
- 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) et d'une cartographie numérisée.
- Le financement par la province du Bas Congo des travaux d'entretien périodique.
- L'existence d'un Arrêté provincial pour le respect des barrières de pluie.
- L'appui entendu de la CTB dans le PREPICO 2.
- La bonne collaboration entre le projet et le Gouvernement provincial.
- Les capacités humaines disponibles au sein de la DVDA provinciale.
- L'existence aujourd'hui dans le Bas Congo des PME et ONGD locales spécialisées en travaux HIMO.

4. Selon vous, comment la prestation a-t-elle été perçue par les groupes cibles ?

La perception de la prestation par les groupes cibles se situe à trois niveaux :

- Au niveau des autorités politico-administratives:

- Elles trouvent que le projet s'est inscrit en droite ligne avec les priorités nationales, notamment en ce qui concerne la politique nationale de désenclavement ;
- Les interventions du projet se sont révélées d'un grand apport dans :
 - L'organisation des élections présidentielles et législatives de 2006 par les facilités offertes dans l'acheminement du matériel électoral, le déroulement des campagnes et la sensibilisation de l'électorat ;
 - La réalisation de cinq chantiers du Gouvernement dans son volet relatif aux infrastructures de base ;
 - L'élargissement de l'assiette fiscale, surtout les taxes d'étalage dans les marchés ruraux où elles ont sensiblement augmenté suite au nombre sans cesse en hausse des vendeurs.
- Satisfaction des autorités tant au niveau de l'objectif global visant l'amélioration des conditions de vie des habitants par la stimulation de l'économie agricole qu'à celui des objectifs spécifiques centrés sur la réalisation effective du désenclavement des zones sélectionnées. Ainsi, elles ont écrit à l'Ambassade de la Belgique réclamant l'extension du projet dans le district de la Lukaya qui n'a pas encore bénéficié des actions du projet ;
- Présence dans la province non seulement, des PME et ONGD spécialisées dans l'exécution des travaux en HIMO, mais également des structures provinciales de proximité pour l'entretien routier (CLER, Coordinations de CLER avec sièges, Fédération provinciale de CLER et FRER), préalable à tout développement des infrastructures socio-économiques.

- Au niveau des usagers, à savoir les transporteurs routiers et les opérateurs économiques:

Le projet a développé les éléments positifs suivants :

- La durée de voyage est passée de semaines entières à quelques heures. A ce jour, aucun voyage ne dure plus de six heures partant du centre de territoire. Les transporteurs déclarent : « *Nous sommes heureux, car nos véhicules mettent que quelques heures de route au lieu de deux semaines, aussi les ponts ont été construits en béton armé, donc en définitif* » ;
- L'amélioration des conditions de transport a amené avec lui le regain d'activités génératrices de revenus et l'accroissement du volume d'échanges (entrée-sortie) au niveau de la zone d'intervention du projet ;
- En dépit de la conjoncture, les prix du transport ont globalement baissé à comparer à la situation d'avant l'intervention du projet ;
- L'augmentation du trafic et sa permanence ou régularité assurée en toute saison. Les caractéristiques de l'accroissement du trafic sont non seulement le fait de l'augmentation du nombre de véhicules compatibles, mais aussi et principalement du tonnage des engins utilisés. Cela signifie que les transporteurs ont recours présentement à des véhicules plus performants grâce à la praticabilité des pistes.

- Au niveau de la population bénéficiaire:

Grâce aux routes réhabilitées, les bénéficiaires ont reconnu qu'il y a actuellement :

- La possibilité d'évacuation des productions vivrières en toute saison, c'est qui est un facteur de développement et d'augmentation des revenus de la population agricole de la zone ;
- Une vraie motivation dans la population d'accroître les emblavements, car elle sait que les produits une fois récoltés seront sans problème achetés et acheminés vers les villes à l'aide des camions ;
- L'amélioration du système de communication ayant comme conséquence positive sur une meilleure accessibilité des personnes à l'ensemble des services de base que sont les centres de santé, les écoles, les services de l'Administration, etc. ;
- La redynamisation des marchés qui a permis de créer un courant d'échanges.

La population bénéficiaire reconnaît que l'approche HIMO appliquée a permis :

- Qu'elle devienne responsable suite à leur implication directe dans la réhabilitation et l'entretien des routes retenues ;
- De favoriser et d'encourager leur adhésion à la recherche des solutions aux problèmes qui les concernent et de toucher un grand nombre parmi eux ;
- D'employer des personnes dans le milieu d'intervention du projet et d'irriguer l'économie locale avec les liquidités qui se faisaient de plus en plus rares en l'absence de communication : essor social et économique de la zone du projet.

Les villageois et les CLER sont satisfaits et très conscients de l'importance économique et sociale de la réhabilitation des pistes, mais la grande question qui se pose est : « *l'entretien post projet* » et les bénéficiaires tournent leurs regards vers les autorités, car c'est une faiblesse et un risque quant à la durabilité des actions entreprises par le projet.

5. Quels ont été les résultats du suivi évaluation ou du monitoring et des éventuels audits et contrôles? Comment les recommandations de ceux-ci ont-elles été prises en compte ?

Les résultats du suivi évaluation ou du monitoring et des éventuels audits et contrôles peuvent se résumer comme suit :

Rapport d'évaluation à mi-parcours

Ce travail élaboré par une équipe des consultants extérieurs a abouti aux constats et conclusions suivants :

- Le projet est **pertinent**, car il vient conforter le Gouvernement de la RDC dans la politique de développement qu'il a engagé dans le secteur des infrastructures de base.
- Concernant la réhabilitation des routes rurales, le projet a fait preuve d'un pouvoir d'adaptation **efficace** et **efficient** dans la réorientation de ses activités afin de toujours se diriger vers l'objectif défini au départ. Les activités et résultats ont été modifiés partiellement, ainsi que la programmation de certaines activités.
- Cependant, **les faiblesses** constatées par la mission d'évaluation dans l'efficacité et l'efficience des activités relatives à l'entretien des routes rurales constituent un risque pour **la durabilité** du projet.
- Mais, **la pérennisation** des activités du projet doit aussi être assurée par le Gouvernement de la RDC qui doit impérativement tenir ses engagements avant la fin du projet : (i) mettre en place les mécanismes de financement de l'entretien routier (FER) qui étaient prévus dans les hypothèses du cadre logique et (ii)

- mettre à la disposition de la DVDA, les moyens matériels et financiers pour l'appui aux structures d'entretien des pistes rurales (CLER).
- En attendant que le Gouvernement congolais prenne ses engagements, le projet doit mettre l'accent (appui technique et financier) sur cet aspect afin de renforcer les capacités techniques et financières des CLER.
 - Quant à l'**impact** du projet, il est réel compte tenu des premiers éléments qualitatifs constatés par la mission d'évaluation, tel que (i) la relance de l'économie rurale avec la réouverture des marchés, (ii) l'augmentation du trafic et (iii) la diminution du temps de parcours.
 - Le projet est **cohérent** avec les interventions de la CTB et des autres partenaires de la région, intervenants tant dans le secteur des routes rurales que dans les autres secteurs tel que l'éducation et la santé.
 - Dans l'ensemble, les critères **transversaux** et **d'harmonisation** sont **respectés** par le projet.

Quant à la prise en compte des **recommandations**, nous avons l'état des lieux ci-après :

1. Pour la SMCL
 - ⇒ Intégrer le Coordonnateur provincial de la DVDA, ainsi que le Directeur provincial de l'Office des Routes comme membre permanent de la SMCL : *recommandation appliquée.*
 - ⇒ Intégrer dans un premier temps, un représentant des coordinations de CLER et par la suite, le remplacer par un représentant de la Fédération provinciale de CLER : *recommandation appliquée.*
 - ⇒ Obtenir la reconnaissance juridique des CLER par la province : *ils ont obtenu des statuts approuvés et notariés en qualité d'ASBL (Association Sans But Lucratif), mais la reconnaissance par un Arrêté provincial se fait encore attendre.*
 - ⇒ Résoudre rapidement le problème de réhabilitation du bac à moteur de Kinganga : *en cours de réhabilitation sous le financement de la province.*
 - ⇒ Réviser de manière urgente l'Arrêté provincial sur l'installation des Comités mixtes de gestion des bacs : *Arrêté provincial révisé tardivement, signé le 09 avril et réceptionné au projet le 06 juin 2008 après la tenue de l'avant dernière réunion de la SMCL.*
 - ⇒ Résoudre avec le Gouvernement congolais le problème de la réhabilitation urgente au niveau de Tshela de 14 premiers kilomètres de la route Tshela – Kintundu – Tsanga Nord, en très mauvais état pour accéder aux pistes 01, 03 et 06 : *situation inchangée malgré quelques interventions timides en point à temps et la construction de quatre dalots par la province.*
2. Pour le projet
 - ⇒ Améliorer la qualité de travail des CLER : en assurant la formation en gestion et management des cellules de gestion des CLER et de leurs coordinations (Gestion comptable, formulation et management de micro-projets, planification et évaluation des besoins en entretien) et la construction des bureaux pour les CLER : *5 bâtiments ont été construits comme bureaux des coordinations de CLER et DVDA/territoire, ils ont été meublés et pourvus des groupes électrogènes pour ceux qui ne sont pas reliés au réseau électrique.. S'agissant de la formation, celle-ci a été ajournée et est programmée sur le budget de PREPICO 2 sur le Volet « Entretien ».*

- ⇒ Mettre en place des conventions d'entretien périodique et urgent entre les autorités locales, les CLER et les exploitants forestiers : *quelques contrats d'entretien périodique (entretien améliorant, gravillonnage, ...) ont été signés entre le projet et certains CLER et structures locales début septembre 2008 pour les axes qui accusaient déjà une forte dégradation sur certains de leurs tronçons.*
- ⇒ Prendre en charge l'entretien périodique des tronçons fortement dégradés : *recommandation appliquée.*
- ⇒ Mettre en place à moyen terme, la Fédération des coordinations de CLER au niveau provincial : *recommandation appliquée.*
- ⇒ Travailler en concertation avec le nouveau Ministère provincial des Travaux publics et Infrastructures (MTPI) du Bas Congo qui vient d'être désigné en mai 2007 : *recommandation appliquée.*
- ⇒ Faire approuver le projet de révision du cadre logique par la SMCL : *recommandation appliquée.*

3. Pour le Gouvernement belge

- ⇒ Allouer un budget pour les travaux supplémentaires (gravillonnage, ouvrages et pistes supplémentaires) et l'appui aux CLER : *un budget a été certes alloué, mais dans le cadre du volet 2 du PREPICO 1 pour un réseau de 110 km de routes, qui est en fait l'extension du projet. Il s'agit en fait d'un nouveau programme et les fonds budgétisés ne renforçaient pas l'ancien réseau en termes de gravillonnage ou d'ajout d'ouvrages d'art complémentaires.*
- ⇒ Allouer un budget pour la mise en place au niveau provincial, d'un appui au renforcement des capacités de la DVDA. L'absence de cet appui a un impact négatif sur la sensibilisation et « l'appropriation » des travaux d'entretien par les CLER : *budget non alloué, peut être, sera-t-il prévu dans le PREPICO 2 ?*
- ⇒ Allouer un budget pour le recrutement d'un ingénieur agro – économiste (contractuel ou consultant) au sein de l'équipe du projet pour l'évaluation des mécanismes de compensation des budgets régressifs de l'entretien prévus dans le cadre du projet et pour accompagner les CLER dans la mise en place des AGR et la sensibilisation des bénéficiaires : *recommandation appliquée, car un ingénieur agro - économiste contractuel a été recruté par le projet en août 2008.*

4. Autre recommandation

- ⇒ Les deux parties (congolaise et belge), devraient se mettre en accord pour une prolongation du projet orienté sur un appui institutionnel du Gouvernement belge au Ministère du Développement rural et plus particulièrement au niveau de la DVDA, orienté sur l'entretien des pistes rurales : *recommandation à l'étude au niveau du Comité des partenaires. Cependant, il faut signaler que le projet a bénéficié d'une prolongation de 6 mois (jusqu'au 31 mars 2009) sans implication budgétaire pour achever les actions programmées et préserver les acquis, sur recommandation de la SMCL et l'échange des lettres entre les deux parties a eu lieu, mais cela tardivement.*

Rapport d'évaluation finale

L'équipe des consultants extérieurs commis à cette tâche est arrivé aux recommandations suivantes présentées sous forme **des leçons apprises** :

- *Au niveau de la conception des projets*
 - Le désenclavement des zones à forte potentialité de production agricole doit s'entendre et se traduire dans une perspective de continuité pour l'acheminement des produits des zones de production vers les zones de consommation (locales ou régionales). Dans ce sens, le schéma des pistes à traiter doit d'abord s'entendre selon une conception de maillage et de continuité de transport (terrestre ou fluvial). Il doit aussi transcender les éventuels cloisonnements existants au niveau des structures institutionnelles en charge des voies de communication.
 - L'identification du réseau de pistes à réhabiliter (et à entretenir) doit s'appuyer prioritairement sur des critères objectifs basés sur les potentialités existantes et se départir des pressions politiques particulièrement fréquentes dans ce domaine.
 - La conception de projets de désenclavement de desserte rurale ne doit pas être laissée à la seule vision technique des ingénieurs routiers mais intégrer des compétences en matière de développement rural communautaire, de manière à pouvoir apprécier les opportunités et les moyens de mettre en place des mesures d'accompagnement socio-économique "d'appropriation" de la piste.
 - Les Activités Génératrices de Revenus (AGR) ne sont pas et n'ont jamais été des créations spontanées découlant par exemple de la seule volonté louable du désenclavement. Les AGR sont des activités à part entière qu'il convient de prévoir, de financer et d'encadrer pour en faciliter la mise en œuvre et l'appropriation des bénéficiaires. La réhabilitation des pistes est un aspect de base important du développement, mais il est indispensable de greffer des actions complémentaires (agriculture, élevage, santé, éducation, etc.) qui permettent aux bénéficiaires de s'approprier non pas l'abstraction de l'existence de la piste, mais un mode de penser différent et des apprentissages sécurisés, tant au niveau de l'adoption de pratiques productives plus innovantes que dans celui d'un rapport plus conscient et mieux maîtrisé avec le milieu.
 - La définition et la recherche de moyens permettant une continuité de l'entretien à la fin du projet se doivent de devenir à l'avenir des résultats à part entière et figurer à leur juste place dans le cadre logique et dans la démarche d'intervention des projets de désenclavement routier.
- *Au niveau de la pérennité de l'entretien routier*
 - L'organisation des CLER en une fédération provinciale avec la création de bureaux en association avec les délégations décentralisées de la DVDA constitue une excellente initiative permettant d'asseoir leur statut de partenaire organisationnel et technique pour une pratique d'entretien de proximité.
 - Le projet se doit de jouer un rôle central pour aider les CLER à se doter d'une personnalité morale et d'un statut juridique fonctionnel compatible avec les structures institutionnelles existantes par ailleurs. Le projet doit encadrer la ou les fédérations de CLER pour les aider à définir un règlement intérieur qui soit identique pour l'ensemble des CLER. Enfin, le projet se doit de former les responsables de CLER à une gestion transparente des opérations en les

dotant d'un système comptable simplifié permettant une lecture claire de l'ensemble des opérations conduites au cours du temps.

- Les populations rurales n'ont ni la vocation, ni la fonction et encore moins les moyens techniques et financiers de pallier à la carence des structures de l'Etat pour le financement et l'entretien des réseaux de communication. Les personnes en charge d'élaborer des projets de désenclavement doivent affiner leur discernement quant aux capacités très limitées d'élasticité d'accroissement des activités productives. Les AGR ne sont pas et n'ont jamais été des opportunités "spontanées" et naturelles de développement sans un réel encadrement financier et technique auprès des bénéficiaires.
- Dans le court terme et afin de pallier à la dégradation des pistes réhabilitées, il est très important de maintenir et d'encourager la "flamme" de mobilisation des CLER. Cela passe par une modification des standards d'entretien mis en place par le projet qu'il est impossible de poursuivre en l'absence de financements provinciaux (ou autres). Il est important de convaincre les CLER de leur rôle d'interlocuteur incontournable pour une gestion des interventions de proximité et les persuader de moduler leur capacité d'entretien en fonction des moyens disponibles. Dans le meilleur des cas, leur mobilisation peut atteindre 10 % des coûts d'une approche classique mais elle peut être supérieure en utilisant par exemple cette disponibilité pour organiser des travaux collectifs permettant d'intervenir sur des points critiques en recherchant avant tout l'objectif de praticabilité de la piste.
- Compte tenu des capacités limitées et dans tous les cas insuffisantes de la méthode HIMO, il est souhaitable de pallier l'utilisation extensive de main d'œuvre par une conception d'intervention semi mécanisée plus réaliste avec l'acquisition de petites brigades mécanisées (un tracteur avec lame + fonction chargeur, un compacteur tracté, une citerne, etc.). Ce matériel serait octroyé en location-vente à chacune de deux fédérations de CLER du Bas Congo avec un encadrement (mais, nécessairement permanent) sur le plan technique et économique.
- *Au niveau des modalités permettant de dégager des moyens monétaires au niveau des CLER*
 - La constitution d'AGR basée sur l'accroissement de la production constitue un exercice difficile qui demande un encadrement important par une structure œuvrant à temps plein et avec le concours de techniciens expérimentés en la matière. Le statut des CLER, encore assez vague jusqu'à présent, devrait comporter des segments pour développer des activités créatrices de richesses pour la communauté. En ce sens, il serait tout à fait souhaitable de les former et de les aider (fonds de roulement + formations) à constituer des structures d'entreposage de manière à bénéficier d'une meilleure capacité de négociation des prix avec les acheteurs en jouant à la fois sur les quantités et sur le choix des périodes le plus favorables de vente. Ce travail devrait être confié en priorité à des associations de femmes. De telles expériences ont très bien fonctionnées dans d'autres pays d'Afrique sous des appellations différentes (banques céréalières, etc.) et permettent aux villageois de bénéficier pour eux-mêmes des marges spéculatives sur les denrées, encaissées actuellement par les « spéculateurs ».

- *Au niveau des thèmes transversaux*
 - Compte tenu de la charge de travail déjà particulièrement élevée des femmes et des risques de viol en cas de travaux d'entretien sur des tronçons isolés, le quota d'emploi féminin peut être maintenu (voire augmenté) essentiellement pour les activités de réhabilitation et uniquement si les femmes en faisaient la demande. En contrepartie, les femmes devront être les bénéficiaires prioritaires si le projet devait mettre en œuvre de réelles AGR ou bien encore des activités de micro finance.
 - La réhabilitation et l'entretien des pistes de desserte rurale doivent obligatoirement se faire avec une prise en compte consciente et active d'un volet de gestion des ressources naturelles de manière à apprécier et à fournir des réponses appropriées à certains effets néfastes de l'intervention : a) gestion contrôlée des carrières de prélèvement et remise en état après utilisation (ce qui n'est absolument pas le cas actuellement avec des prélèvements « au gré des besoins »), b) définir avec les services concernés des réglementations tenant compte des risques d'accroissement des prélèvements abusifs sur la faune et sur les réserves ligneuses, c) transférer aux CLER et aux populations des attributions de gestion et de police pour la préservation de leur environnement.
 - La plantation d'arbres de production (hévéa, palmier à huile, tecks, arbres fruitiers, etc.) est vivement recommandée. Elle vise plusieurs finalités : i) faciliter l'appropriation par le cantonnier de l'entretien de son tronçon du fait des revenus attendus, ii) encourager un débroussaillage plus fréquent des bas côtés, iii) montrer aux paysans leurs capacités à améliorer le milieu et à protéger d'autres espaces.
 - La mise en place d'une coordination (formelle ou informelle) entre les différents bailleurs intervenant dans la stratégie nationale de désenclavement gagnerait à être mise en œuvre de manière à créer des dynamismes et à synchroniser les méthodes d'intervention. La méthode HIMO permet de conduire un certain nombre d'actions mais elle doit être épaulée par de petites unités mécanisées pour le rechargement et le compactage qui ne peut en aucune façon être fait de manière durable à la main.
 - La mise en place par l'UE d'un programme visant à sécuriser l'approvisionnement en produits alimentaires de la ville de Kinshasa sur les deux provinces limitrophes que sont le Bas Congo et le Bandundu doit être l'occasion pour la CTB d'une concertation avec la DCE de Kinshasa pour essayer de les impliquer directement dans la problématique de l'entretien des réseaux.
 - Le système de passation de marchés publics selon le schéma juridique belge n'est pas véritablement adapté aux considérations locales pour l'acquisition d'équipements fiables, adaptés, robustes et durables. La faiblesse de la concurrence internationale et la présence de fournisseurs asiatiques pratiquant des prix imbattables conduisent à s'obliger d'acheter des équipements que l'on sait parfaitement inopérants et peu fiables. Ces acquisitions, en conscience de la très mauvaise qualité des fournisseurs, constitue un premier maillon institutionnalisé et regrettable de non pérennité des réalisations. Il est souhaitable que l'exemple de la pérennité commence sur ce point angulaire d'une recherche de qualité dans l'acquisition des

équipements de travail. Il est de ce fait indispensable de mettre en place des contrats « en responsabilité collective » pour l'acquisition d'équipements de qualité.

Pour ce qui est des recommandations de deux **missions d'audit externe et de contrôle financier opérées**, leurs conclusions n'ont pas été communiquées. Il en est de même de **l'audit de qualité de la prestation initiée par la DGCD**, excepté ce qui a été dit lors de l'atelier de restitution de jeudi 08 novembre 2007.

6. Quelles recommandations faites-vous pour la consolidation et l'appropriation de l'après projet (les politiques à suivre ou à mettre en oeuvre, les ressources nationales nécessaires, la responsabilisation des groupes cible, la manière d'appliquer les recommandations...)?

Etant donné que le projet vient de prendre fin depuis le 31 mars 2009, il est important que tout l'acquis de la CTB ne soit pas perdu et que les CLER continuent de travailler. La première solution serait que ceux qui sont en mesure parmi les CLER de tirer profit de quelques rares mécanismes de génération des ressources locales mis en place (dépôts, champs collectifs, pharmacies, boutiques,...) puissent poursuivre l'activité et les gains ainsi obtenus puissent aider à traiter uniquement les points critiques afin d'éviter l'interruption du trafic.

A la province, de généraliser son financement de l'entretien périodique sur tous les axes du projet pour ainsi diminuer le coût de l'entretien courant et aussi, le plus urgemment possible, rendre le FRER opérationnel. Il en est de même pour le FONER.

Quant au Royaume de Belgique à travers le PREPICO 2, c'est de pourvoir les CLER en petits équipements ou en brigades mécanisées légères pour qu'ils puissent poursuivre l'entretien routier en semi-mécanisé, surtout en ce qui concerne la suppression des points chauds ou pour les sections de route où la main d'œuvre est rare. Cette approche post projet telle que conçue va certes, demander un appui ponctuel d'assistance tout à la fois technique (fonctionnement des équipements) et opérationnel (gestion, comptabilité, mobilisation, programmation des tâches,...). Les équipements seraient cédés aux Coordinations de CLER, donc par territoire sous forme de location-vente. Les coûts de fonctionnement et d'amortissement du matériel, ainsi que les coûts de location pourraient être pris en charge d'une part par les recettes propres des CLER dans le cadre d'AGR (en utilisant également le tracteur aux travaux champêtres par exemple) et d'autre part, par une intervention du Gouvernement provincial par le biais du FRER. Ainsi, l'expérience du Bas Congo considérée comme opération « pilote » pourra être capitalisée ailleurs à travers la RDC.

L'entretien des routes est un service public et il est illusoire de vouloir confier à des associations structurées soient elles comme les CLER, le soin d'en assumer l'entière responsabilité technique et financière. Certes, il est important que la population riveraine nourrisse un sentiment d'appropriation de la route, mais leurs interventions ne pourront jamais dépasser les 10 ou 15 % des frais d'entretien courant comme l'a démontré une récente étude. D'où l'implication réelle et effective des autorités dans les mécanismes de financement de l'entretien des pistes réhabilitées tant au niveau national à l'aide du FONER qu'au niveau provincial avec le FRER, qui doit démarrer sans attendre ses activités et à la longue, devra faire évoluer ses statuts pour les mettre en harmonie avec ceux du FONER, devenant ainsi son agence ou son bureau provincial pour un meilleur fonctionnement, mais là c'est une bataille juridique.

En plus, pour une meilleure appropriation, il faudra pourvoir la DVDA provinciale des moyens matériels et financiers pour l'appui et la formation des CLER et de son propre personnel.

Prévoir également un financement pour le remplacement du tablier en bois des ponts du district des Cataractes par une superstructure en béton armé.

7. Conclusions

Le souci d'améliorer les conditions de vie des populations rurales et de désenclaver des zones à fortes potentialités productives agricoles, le recours à une stratégie d'intervention participative de proximité avec la méthode HIMO, concourent aux orientations définies aussi bien dans le "Document de la Stratégie pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté" (DSCR) que dans ceux du "Programme du Gouvernement" (2007-2011) et du projet d'organisation des pools de développement en RDC.

La pertinence du projet est très importante et objectivement vérifiable sur le terrain (appréciation des potentialités productives, attentes exprimées par les autorités et les populations, etc.) tant au niveau de l'objectif global visant l'amélioration des conditions de vie des habitants par la stimulation de l'économie agricole qu'à celui de l'objectif spécifique centré sur la réalisation effective du désenclavement des zones sélectionnées.

A posteriori du programme de réalisation, il apparaît que les moyens mis en œuvre par le projet ont été suffisants et très correctement convertis en résultats attendus aussi bien en termes quantitatifs que qualitatifs

La pérennisation du désenclavement à travers la mise en place des mécanismes d'entretien est également recherchée avec la création des CLER et leurs équipes de cantonniers. La Fédération provinciale des CLER a constitué une avancée supplémentaire importante permettant de créer des dynamismes additionnels de concertation et de négociation. Toutefois, les insuffisances du statut juridique, des fonctions, des rôles et des financements des CLER ne plaident pas vraiment en faveur de la pérennisation de ces structures et par la même occasion, de l'entretien routier lorsque les subsides du projet sont maintenant à échéance.

En attendant l'effectivité du FRER et les retombés du FONER, un travail important de sensibilisation doit être conduit auprès des CLER pour maintenir "un enthousiasme" très mollissant et les remobiliser pour une adaptation des pratiques aux moyens. Dans cette perspective, provisoirement minimaliste, la praticabilité permanente de la piste doit devenir l'élément central recherché avec des modalités de mobilisation des cantonniers très variables (une journée par semaine par exemple) de manière à pallier aux risques de dégradation sur certains points critiques.

Responsable national de l'exécution Antoine MESU	Responsable CTB de l'exécution Hendrik HOSTE
	