**Résumé**

La revue finale du programme de désenclavement du Kwilu et Kwango (PRODEKK) a eu lieu en avril 2018. Le PRODEKK est un des deux programmes financés par Enabel dans l’ancienne province du Bandundu, l’autre c’est le PRODAKK (Programme de Développement Agricole du Kwilu et Kwango). Après leur création ces deux programmes ont été fusionnés dans le programme PRODADEKK. Le PRODEKK d’un montant de 20 millions d’euros, a commencé ses activités en novembre 2012 pour une durée initiale de 48 mois. Suite à la prolongation la durée de mise en œuvre est de 60 mois avec une clôture le 30/06/2018.

Une revue à mi-parcours du PRODADEKK avait été effectuée en mai-juin 2015. La présente mission de revue finale ne concerne que le PRODEKK puisque le PRODAKK continue sa mise en œuvre et fera l’objet d’une évaluation finale plus tard.

La méthodologie utilisée est une méthodologie classique pour des projets de désenclavement et consiste en une recherche documentaire, des interviews avec les acteurs principaux et les bénéficiaires et des visites d’un échantillon représentatif des travaux exécutés et en cours.

Les principales conclusions de la revue finale sont que le besoin de désenclavement est un besoin prioritaire au Kwilu et Kwango et que le projet reste donc **pertinent**. L’approche, en plusieurs phases, de la construction des pistes, utilisée par le PRODEKK, c’est-à-dire d’abord une (ré)ouverture des pistes en Haute Intensité de Main d’œuvre (HIMO), suivie plus tard par un gravillonnage, est une approche peu coûteuse et qui réalise rapidement des bénéfices très importants. La clé qui permet cette approche est un entretien courant journalier que le PRODEKK fait faire par les CLER. C’est un système **efficient**. Les activités de construction et d’entretien des pistes ont effectivement conduit à la mise à disposition des utilisateurs d’un réseau de transport praticable en toute saison. Les actions d’appui structurel aux services étatiques a permis aux agents des différentes structures concernées d’assumer leurs responsabilités ; ce qui a facilité l’adhésion et l’appropriation des activités du Programme, constituant ainsi, le fondement de **l’efficacité** du PRODEKK. Il est clair en visitant les pistes construites et entretenues dans le cadre du PRODEKK, que **l’impact** du PRODEKK sur la pauvreté et le développement économique et social est réel. Le désenclavement permet aussi à d’autres acteurs du développement de mettre en œuvre leurs activités.

Quand on travaille dans des pays fragiles et sortant d’une crise comme la RDC, espérer atteindre rapidement une **durabilité** est illusoire. La durabilité technique est la plus facile à atteindre, on peut mettre en place des techniques de construction et d’entretien des routes adaptées comme Enabel le fait en RDC. La durabilité institutionnelle est déjà plus difficile : du côté du Gouvernement central et local les responsables changent trop fréquemment et les salaires et les moyens de fonctionnement sont trop faibles. Mais le problème principal reste le financement et plus spécialement le financement de l’entretien. Au niveau central, le FONER qui dispose d’un budget important en provenance des taxes sur les carburants et des péages routiers, ne dépense pratiquement rien pour l’entretien des pistes. Au niveau provincial, les péages collectées par les provinces au niveau des bacs et des barrières rentrent dans le trésor provincial, mais ces fonds ne servent pas à l’entretien des bacs et des pistes. Donc malgré les efforts réels et efficaces du PRODEKK afin d’assurer la durabilité des acquis du programme celle-ci est encore illusoire et le restera encore longtemps.

En ce qui concerne les **thèmes transversaux**, la mission a constaté une participation croissante des femmes aux travaux et à l’entretien des pistes, mais qui peut encore être améliorée. Lors des discussions avec les responsables du genre un certain nombre de pistes ont été discutées, comme la formation d’équipes composées uniquement de femmes ou la formation de chefs d’équipe et chefs de chantier réservée aux femmes.

La mission a apprécié les efforts du PRODEKK visant la protection de l’environnement. On sait aussi que l’approche HIMO est plus respectueuse de l’environnement que les techniques qui utilisent des équipements mécaniques.

La qualité de la réhabilitation est généralement bonne. La mission d’évaluation a néanmoins constaté que certains entrepreneurs ont besoin de formation afin d’améliorer leurs prestations. Comme les entrepreneurs engagés ne disposent pas d’équipements de transport et de compactage, le PRODEKK a mis ces équipements à leur disposition, mais elle a quelques problèmes à mettre à disposition ses équipements en temps voulu.

La nouvelle approche comportant le rétrécissement de la chaussée et l’engazonnement des accotements est une bonne méthode pour des pistes en terre après leur réouverture. Il n’est pas nécessaire de gravillonner ces pistes immédiatement après l’ouverture, par contre il convient de bien traiter les points chauds.

La qualité de l’entretien effectué par les CLER est généralement bonne. La mission d’évaluation a néanmoins constaté que certains CLER ont besoin de formation afin d’améliorer leurs prestations. Sur certaines routes le trafic est devenu tellement intense qu’il faudrait passer rapidement à la phase du gravillonnage, en attendant il convient de doubler voire tripler les équipes d’entretien.

L’intervention a intégré l’approche de la multi-modalité de façon satisfaisante en travaillant sur les bacs et les voies navigables. Le problème pour les voies navigables, c’est que les études ont connu des retards ce qui a retardé le début des travaux.

Le PRODEKK entreprend des actions en vue d’améliorer la gouvernance du secteur et la durabilité de ses actions, mais c’est un problème complexe.

**Les principales recommandations de la revue finale sont les suivantes**

* Assurer l’adéquation entre les résultats attendus des Programmes et les moyens mis à leur disposition pour exécuter les activités permettant de réaliser les résultats visant à atteindre les objectifs fixés.
* Procéder à l’harmonisation des spécifications techniques des routes avec les autres bailleurs, afin d’avoir des routes ayant les mêmes caractéristiques géométriques, les mêmes structures de la chaussée et les mêmes dispositifs de drainage.
* Associer la DVDA et l’ODR de la province davantage à la gestion et la supervision des travaux de construction et d’entretien conformément au DTF, en vue de contribuer au renforcement de leurs capacités de maitrise d’ouvrage.
* Entreprendre des actions avec les autres bailleurs actifs dans le secteur des routes afin d’amener le FONER à respecter les lois, son manuel d’opérations et ses engagements et de fournir les 40% prévues pour l’entretien des routes et pistes provinciales.
* Assister les services provinciaux à négocier avec le FONER la mise à disposition effective des fonds d’entretien qui reviennent de droit à la province.
* Envisager la création d’un centre national de formation HIMO, éventuellement logé à l’INPP, pour les travaux routiers en vue de former un grand nombre des personnes qualifiées pour l’exécution et le contrôle des travaux en HIMO.
* Former en techniques HIMO, les ingénieurs chargés de la supervision des travaux et les personnels techniques des entrepreneurs pour garantir la qualité des travaux et la durabilité des ouvrages.
* Mettre en place une politique de création, de formation et de développement d’entrepreneurs HIMO.
* Augmenter le matériel adapté aux travaux par la méthode HIMO pour la mise à disposition des entrepreneurs sélectionnés.
* Poursuivre l’appui à la CPR jusqu’à la mise en place par la Province d’un mécanisme viable de son financement par une source viable.

---------------------------------------------------------------------------------