



Rapport final : PRODEKK

Pays : RDC

Code Navision : RDC1116111

23 Octobre 2018

Table des matières

ACRONYMES	5
Programme indicatif de coopération	9
Fiche d'intervention	9
Appréciation générale	11
PARTIE 1 : Résultats atteints et enseignements tirés	12
1 Appréciation de la stratégie d'intervention	12
1.1 Contexte.....	12
1.1.1 Contexte général.....	12
1.1.2 Contexte institutionnel.....	12
1.1.3 Contextes des modalités d'exécution	13
1.1.4 Contexte de la dynamique HARMO	15
1.2 Changements significatifs dans la stratégie d'intervention.....	16
1.2.1 Stratégie initiale	16
1.2.2 Réorientation stratégique	18
1.2.3 Nouvelle stratégie pour la Réhabilitation et l'Entretien des Routes Rurales en RDC	19
1.2.4 Transfert des axes en entretien à la partie congolaise pendant la durée du programme.	21
1.2.5 Système de gestion des bacs.....	22
2 Résultats atteints	24
2.1 Matrice de monitoring.....	24
2.2 Analyse des résultats	29
2.2.1 Dans quelle mesure l'intervention contribuera-t-elle à l'impact (impact potentiel) ?	29
2.2.1.1 Taux de croissance du trafic sur les axes routiers réhabilités et entretenus	29
2.2.1.2 Taux de croissance du trafic sur les voies fluviales balisées	33
2.2.1.3 Coût unitaire de transport des biens et des personnes sur les axes routiers et les voies fluviales d'intervention	40
2.2.2 Dans quelle mesure l'outcome a-t-il été atteint ?.....	42
2.2.2.1 OUTCOME 1 : Les voies de communication jugées prioritaires pour l'évacuation de la production agricole sont réhabilitées et entretenues	42
2.2.2.2 OUTCOME 2 : La gouvernance du secteur de transport (réseau multimodal) est améliorée	50
2.2.3 Dans quelle mesure des outputs ont-ils été atteints ?.....	53
2.2.3.1 OUTPUT 1 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité	53
2.2.3.2 OUTPUT 2 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	73

2.2.3.3	OUTPUT 1 : Les bonnes pratiques de gestion et d'utilisation du réseau multimodal de transport sont promues.....	81
2.2.3.4	OUTPUT 2 : La maitrise d'ouvrage provincial dans la gestion du réseau multimodal de transport est appuyée et le financement de l'entretien est progressivement pris en charge par la partie congolaise.....	87
2.2.4	Dans quelle mesure des outputs ont-ils contribué à l'atteinte de l'outcome ?	90
2.2.5	Appréciez les principaux facteurs d'influence. Quels ont été les enjeux majeurs rencontrés ? Comment l'intervention les a-t-elle pris en compte ?.....	91
2.2.6	Appréciez les résultats inattendus, tant positifs que négatifs	92
2.2.7	Appréciez l'intégration des thèmes transversaux dans la stratégie d'intervention.....	92
2.2.7.1	Environnement.....	92
2.2.7.2	Genre.....	93
2.2.7.3	VIH / SIDA	95
2.2.7.4	Développement économique local et économie sociale	96
2.2.8	Dans quelle mesure le M&E, les activités de backstopping et/ou les audits ont-ils contribué à l'atteinte des résultats ? Comment les recommandations ont-elles été prises en considération ?	96
3	Durabilité.....	98
3.1.1	Quelle est la viabilité économique et financière des résultats de l'intervention ? Quels sont les risques potentiels ? Quelles sont les mesures prises ?	98
3.1.2	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 ?	98
3.1.3	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 ?	100
3.1.4	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 ?	100
4	Apprentissage	102
4.1	Enseignements tirés.....	102
4.2	Recommandations.....	104
PARTIE 2 : Synthèse du monitoring (opérationnel).....		106
1	Suivi des décisions prises par la SMCL.....	107
2	Dépenses	129
3	Taux de décaissement de l'intervention	131
4	Personnel de l'intervention.....	132
5	Marchés publics.....	136
6	Accords d'exécution	150

7	Equipements	154
8	Cadre logique	156
8.1	Cadre logique original tiré du DTF	157
8.2	Cadre logique mis à jour	161
9	Matrice de monitoring complète	167
10	Outils et produits	176

ACRONYMES

ACCO	Association des chauffeurs du Congo
ACF	Action contre la faim
AE	Accords d'Exécution
AF	Accords de Financement
AG	Assemblée générale
AGR	Actions Génératrices de Revenues
AGRI	Agriculture
AGRIDR	Agriculture et développement rural
AGRIPEL	Agriculture, pêche et élevage
AGRIPELDER	Agriculture, pêche, élevage et développement rural
APV	Appui à la production végétale
ASS	Programme Appui au secteur semencier
ATI	Assistant Technique International
ATN	Assistant Technique National
BAD	Banque Africaine de Développement
BG	Bonne gouvernance
BGG	Bonne gouvernance et genre
BKM	Les territoires de Bagata, Kenge et Masi-Manimba
BM	Banque Mondiale
BP	Bassin de production agricole
CAP	Connaissances, Attitudes, Pratiques
CARG	Conseils agricoles et ruraux de gestion
CCP	Conseil consultatif provincial
CDF	Franc congolais
CG	Comité de gestion
CHP	Chargé des Programmes
CIELS	Comité Inter-Entreprises de Lutte contre le VIH/Sida
CLER	Comité Local d'Entretien Routier
CLESB	Comité Local d'Entretien, Surveillance et Balisage de rivières
CMAT	Centre Matériel Bac de l'OR
COMPAR	Comité des partenaires
COOPEC	Coopérative d'épargne et de crédit
CoordiCLER	Coordination des CLER
COPROSEM	Conseil Provincial Semencier
CP	Coordonnateur Provincial
CPF	Conseil provincial de la femme
CPR	Commission provinciale routière
CS	Convention des Subsidés

CS	Convention de subsides
CSE	Chargé de suivi/évaluation
CTB	Coopération Technique Belge, Agence belge de développement
CVD	Comité villageois de développement
D4D	Digital for Development
DES	Dossier d'Exécution Spécifique (OR bacs)
DGD	Direction générale Coopération au développement et Aide humanitaire (Belgique)
DMF	Direction des Matériels Flottant de l'OR de Kinshasa
DPO	Délégué à pied d'œuvre
DR	Développement rural
DSCR	Document de la Stratégie de Croissance et de Réduction de la pauvreté
DTF	Dossier Technique et Financier du projet/programme
DVDA	Direction des Voies de Desserte Agricole
ECT	Expert de Coopération Technique (Enabel)
EIES	Etude d'impact environnemental et social
Enabel	Agence belge de développement
EST	Expertise sectorielle et thématique (EST) de Enabel
ETD	Entité territorial décentralisée
ETR	End term review (Evaluation finale)
EUR	Euros
FAO	Food and Agriculture Organization of the United Nations - Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture
Fc	Francs congolais
FC	Francs congolais
FEC	Fédération des entreprises du Congo
FED	Fonds Européen de Développement
FEDECLER	Fédération des CLER
FIDA	Fonds International de Développement Agricole
FIT	Financial Tools
FONER	Fonds National d'Entretien des Routes
FRER	Fonds régional d'entretien routier
GIFS	Gestion intégrée de la fertilité du sol
GPS	Global positioning system
HARMO	Critère d'Alignement, de gestion, de responsabilité, d'appropriation
HIE	Haute intensité en équipement
HIMO	Haute intensité de main d'œuvre
IF	Intermédiaire Financier
IITA	Institut international d'agriculture tropicale (USA)
INERA	Institut National pour l'Étude et la Recherche Agronomique
INFRA	Infrastructures
IPAPPEL	Inspection Provinciale Agriculture, Pêche, Élevage

IPDR	Inspecteur provincial de développement rural
IST	Infections sexuellement transmissibles
ITDR	Inspection territoriale de développement rural
ITPR	Infrastructures, travaux publics et reconstruction
KIN	Kinshasa
KK	Kwilu & Kwango
KKT	Kikwit
M	Million
M&E	Monitoring et évaluation
MINAGRI	Ministère de l'Agriculture
MINAGRIDER	Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural
MINIDER	Ministère de développement rural
ml	Mètre linéaire
MONOP	Monitoring opérationnel
MP	Marché public
MPTPI	Ministère provincial des travaux publics et infrastructures
MSE	Monitoring suivi évaluation
MTR	Mid-term review – Evaluation mi-parcours
NU	Nouvelle unité (Fonctionnaire de l'état)
ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONGD	Organisation Non Gouvernementale de Développement
OP	Organisation Paysanne
OR	Office des Routes
OUTCOME	Résultats
OUTPUT	Activités
OVD	Office des voiries et drainages
PA	Plan d'action
PADIR	Projet d'Appui au Développement des Infrastructures Rurales (BAD)
PAG	Plan d'Action Genre
PAPA KIN	Programme d'appui aux pôles d'approvisionnement de Kinshasa / FIDA
PCR	Police de circulation routière
PME	Petite et moyenne entreprise
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Socio-économique
PIC	Programme indicatif de coopération
PK	Point kilométrique
PME	Petites Moyennes Entreprises
PNC	Police nationale congolaise
PNMLS	Programme National Multisectoriel de Lutte contre le sida
PRECOB	Programme de renforcement des capacités par l'octroi des bourses
PREPICO	Le Programme de Réhabilitation et d'Entretien des Pistes en RD Congo
PRODADEKK	Programme de Développement Agricole et de Désenclavement dans les districts du Kwilu et du Kwango

PRODAKK	Programme de Développement Agricole dans les Districts du Kwilu et du Kwango
PRODEKK	Le Programme de Désenclavement dans les Districts du Kwilu et du Kwango
PRODEKOR	Le Programme de Désenclavement dans le Kasai-Oriental
PRODET	Le Programme de Désenclavement dans la Tshopo
PTF	Partenaires Techniques et Financiers
PV	Procès-verbaux
RAF	Responsable Administratif et Financier
RAFI	Responsable Administratif et Financier International
RC	Renforcement des capacités
RDC	République Démocratique du Congo
RH	Ressources humaines
Riv.	Une rivière
RN1	Route Nationale 1
ROI	Règlement d'ordre intérieur
RR	Représentant résident (Enabel représentation)
RS	Responsables Sectoriels
RSI	Responsables Sectoriels infrastructures
S/E	Suivi / Evaluation
SENASEM	Service National Semencier
SEPROCAM	Service provincial de cantonnage manuel (Province de Bandundu)
SIDA	Le syndrome d'immunodéficience acquise
SIG	Système d'Information Géographique
SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
SNEL	Société nationale d'électricité
SNSA	Service Nationale de Statistiques Agricoles
SPARED	Service Provincial d'Appui à la Réhabilitation et à l'Entretien des Voies de Desserte Agricole (Province du Kwilu).
SPERK	Service Provincial d'Entretien Routier au Kwango (Province du Kwango).
SR	Sous-résultat
ST	Secrétariat technique (CPR)
TdR	Termes de Référence
TMB	Trust Merchant Bank
TVC	Transports et Voies de Communication
UCAG	Unité Conjointe d'Appui à la Gestion
UE	Union Européenne
USD	Dollars américains
VIH	Virus de l'immunodéficience humaine

Programme indicatif de coopération

PIC	Année 2010 – Année 2013
Pays partenaire	République Démocratique du Congo
Secteur(s) prioritaire(s)	Développement Rural – Infrastructures (CAD : 21020 Road transport)

Fiche d'intervention

Intitulé de l'intervention	PRODADEKK Programme de développement agricole et de désenclavement dans les Provinces du Kwilu et Kwango
Code Navision de l'intervention	RDC1116111 (NB : un code RDC1620011 PRODADEKK a été créé au niveau du Siège pour la gestion financière suite à la fusion PRODAKK PRODEKK)
Zone d'intervention	Provinces du Kwilu et Kwango
Budget total de l'intervention	20.000.000 EUR
Institution partenaire	Ministère provincial de développement rural, de l'agriculture, du genre et de la famille
Date de démarrage de la Convention Spécifique	07/12/2011
Date de clôture de la convention spécifique	Initialement : 06/12/2017 Suite à la prolongation de 12 mois : 06/12/2018
Date de démarrage de l'intervention – Comité de pilotage d'ouverture – SMCL o	29/11/2012
Durée de l'intervention et date prévue de la clôture de l'intervention	Initialement 48 mois et clôture le 29/11/2016 Suite à la prolongation la durée de mise en œuvre est de 67 mois avec une clôture le 30/06/2018
Groupe cibles	Exploitants familiaux, Organisations Paysannes, populations rurales, transporteurs, membres des structures d'entretien des routes, Ministère agriculture, développement rural et genre, secteur privé
Impact initial (PRODEKK)	L'évacuation de la production agricole des

	exploitant(e)s familiaux, dans le Kwilu et le Kwango (Bandundu) vers les points d'évacuation (routiers, fluviaux, ferroviaires) et vers les centres de consommation est amélioré, ainsi que les accès aux services et à la mobilité des personnes.
Impact révisé suite à la fusion (PRODADEKK) ¹	Le déficit alimentaire et la pauvreté dans les districts du Kwilu et du Kwango sont réduits par la relance durable du secteur agricole.
Outcome initial (PRODEKK)	Amélioration de l'évacuation de la production agricole des exploitations familiales dans le Kwilu et le Kwango (Bandundu) vers les points d'évacuation et les centres de consommation.
Outcome révisé suite à la fusion (PRODADEKK)	Un réseau multimodal de transport géré de façon durable et praticable en toute saison est mis à disposition des utilisateurs.
Outputs initiaux (PRODEKK)	<ol style="list-style-type: none"> 1. La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée; 2. Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement est réhabilité ; 3. Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales ; 4. Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont appliquées ; 5. Le financement de l'entretien est progressivement pris en charge par la partie congolaise.
Outputs révisés suite à la fusion (PRODADEKK)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Les voies de communication jugées prioritaires pour l'évacuation de la production agricole sont réhabilitées et entretenues. 2. La gouvernance du secteur de transport (réseau multimodal) est améliorée.
Période couverte par le rapport	De 2012 à 2018

¹ L'impact équivaut à l'objectif général, l'outcome à l'objectif spécifique et l'output au résultat

Appréciation générale

Appréciation générale de l'intervention :

Le PRODEKK a été globalement satisfaisant avec des résultats immédiats correspondant à ses objectifs de réhabilitation et d'entretien pour désenclaver les bassins de production priorités par le PRODAKK, d'appui au Maître d'ouvrage provincial, et de promotion des bonnes pratiques d'utilisation.

Outils et stratégies : L'ancrage, les études de base, l'approche évolutive des travaux, l'approche intégrée routes, voies navigables, bacs avec embarcadères, recours utilitaire à l'HIMO et au mécanisé, le paiement des CLER en fonction du maintien de la praticabilité de la route, sont autant de stratégies de mise en œuvre qui ont servi de leviers à l'adaptation de la mise en œuvre de ses activités (Planification) dans un contexte particulier caractérisé par la limitation de la trésorerie, des coupes budgétaires, la suspension de la réhabilitation et des évènements politiques...

Impact : les effets de la réhabilitation dans certains territoire sous-tendent vraisemblablement que les actions répondent pertinemment aux problèmes initialement identifiés et aux besoins des bénéficiaires. De la naissance spontanée des marchés ou encore du déplacement des villages vers les axes réhabilités (effets inattendus), en passant par le développement de l'entreprenariat local (AGR) dans certains territoires, jusqu'à l'augmentation du trafic, des changements significatifs ont été induits nonobstant des inquiétudes sur leur durabilité à la fin de la période de mise en œuvre.

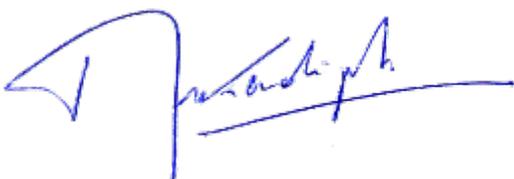
Note de l'appréciation générale de l'intervention ² :

Satisfaisant

Fonctionnaire exécution Enabel ³ :

Philippe MUKENDI

(Responsable PRODEKK)



² Très satisfaisant - Satisfaisant - Insatisfaisant, en dépit de certains éléments positifs - Insatisfaisant

³ Nom et signature

1 Appréciation de la stratégie d'intervention

1.1 Contexte

1.1.1 Contexte général

La neutralisation des principaux groupes rebelles qui écumaient l'est du pays n'a pas assuré la paix et la stabilité économique attendues. Le pays a plutôt connu une situation socio-politique confuse et volatile due à la non-organisation des élections présidentielle et législatives dans les délais constitutionnels et surtout suite au rétrécissement de l'espace d'expression. Des consultations nationales, des dialogues et autres tractations politiques ont été organisés sans changement majeur. Des accords avaient été signés en octobre et décembre 2016 pour valider le report des élections à décembre 2017 et la gestion commune de la transition. Mais, des tergiversations politiques diverses ont conduit à un nouveau report de fait pour décembre 2018, entraînant une forte tension avec la société civile (l'Eglise catholique) et certains partis de l'opposition.

Les gouvernements d'union nationale censés concentrer leurs efforts sur l'organisation des élections, la recherche de la plus grande inclusivité (légitimation) et le social de la population ont été instables. D'où, le ralentissement du processus de la décentralisation et de la déconcentration, la mise en veilleuses des divers engagements des partenaires étatiques, et l'attentisme/démotivation des décideurs aux niveaux provincial et local. Cette situation a rendu davantage incertains les efforts d'appropriation et de pérennisation des acquis du programme.

L'évolution des conditions socio-économiques de l'ex-province du Bandundu et de notre zone d'intervention du Programme est mitigée : l'ouverture d'agences des diverses banques à Kenge, Masi et Kikwit, des stations d'essence à Kenge et Bandundu ville, la réouverture de la station à Masi Manimba, l'augmentation du volume de trafic à Bagata en provenance de Bandundu ville et une augmentation généralisée du nombre d'initiatives locales et des PME sont des indicateurs positifs de relance du secteur économique. Cependant, le problème de l'accès à l'énergie électrique constitue le principal obstacle au développement économique des centres urbains de la Province.

Globalement, la province du Bandundu reste l'une des plus pauvres provinces de la RD Congo avec un système agro-écologique de type savane arborée avec de nombreux sols sablonneux. Son économie reste basée sur l'agriculture familiale à petite échelle qui n'est pas très compétitive ni productive. Les conditions du marché qui prédominaient étaient telles que les petits agriculteurs familiaux ne parvenaient pas à percer. Ils étaient productifs mais pas compétitifs.

1.1.2 Contexte institutionnel

L'ancrage institutionnel du PRODADEKK reposait sur la Province du Bandundu et en particulier sur le Ministre provincial de l'Agriculture, du Développement rural, du Genre et de la Famille. Cet ancrage, était très pertinent vis-à-vis de l'« approche provinciale » et des secteurs d'intervention du Programme.

Le dernier trimestre de l'année 2015 a été marqué par des changements assez profonds sur le plan institutionnel. En effet, la province de l'ex-Bandundu était démembrée en trois provinces : Maidombe avec comme chef-lieu Inongo, Kwango avec comme chef-lieu Kenge et Kwilu avec comme chef-lieu Bandundu ville.

Deux points d'attention prioritaires ont été mentionnés à ce niveau :

- De l'ancrage institutionnel : une réflexion rapide devait être menée pour identifier les membres de la SMCL et pour organiser la tenue des réunions de cette structure ainsi que l'organisation interne du programme.
- De l'appropriation et la durabilité des actions mises en œuvre par le programme en partenariat avec la Province étant donné que les conditions et les circonstances n'ont pas permis une bonne remise-reprise entre les entrants et les sortants : la présentation du programme aux nouvelles autorités de la province et leurs cabinets devait être envisagée.

A l'instar du pouvoir central, les institutions provinciales en suite ont été très instables. Quatre changements des gouverneurs provinciaux dans le Kwilu et deux dans le Kwango ont été opérés, assortis d'une dizaine de remaniements ministériels provinciaux, sous la pression des partis politiques membres de la coalition au pouvoir.

Ces nominations ont conduit régulièrement au renouvellement des animateurs des ministères de l'Agriculture, Développement Rural, Genre, et de l'ITPR, membres de la SMCL. Le programme a eu à se donner le temps de s'approcher de ces nouvelles autorités et d'obtenir exceptionnellement que le Directeur de cabinet de ministre de l'Agriculture du Kwilu sortant soit maintenu pour ne pas perdre la mémoire institutionnelle. Dans la même optique, la SMCL avait recommandé aux Provinces d'assurer la continuité des actions conjointes à travers le maintien des Directeurs des cabinets des Ministres concernés.

Ce changement a aussi multiplié par deux les interlocuteurs et notamment tous les organes de concertations au niveau provincial appuyés par le programme à savoir les services déconcentrés, les COPROSEM, les CCP, les CPF etc., et par ricochet il a entraîné le doublement des activités ainsi que des moyens à y investir.

L'ancrage institutionnel est resté pertinent nonobstant la situation à cheval du Programme. Globalement, même si les ministères ont connu des nouveaux animateurs, ils n'ont heureusement pas changé de nomenclatures et de charges, les services techniques sous leurs tutelles n'ayant pas évolué.

L'appropriation et la durabilité des actions mises en œuvre par le programme en partenariat avec les Provinces ont souffert de cette instabilité institutionnelle en ceci que les acteurs institutionnels formés, informés, sensibilisés, étaient incessamment remplacés par des nouveaux sans le même niveau de motivation.

1.1.3 Contextes des modalités d'exécution

Au démarrage, les PRODEKK/PRODAKK devenus PRODADEKK avaient ouvert trois antennes déconcentrées dans les trois territoires d'intervention et une à Bandundu-ville afin de palier à l'éloignement de son siège basé dans la ville de Kikwit, et également pour améliorer l'impact, la pertinence, l'efficacité et l'efficience des actions à travers un travail de proximité avec les bénéficiaires directs.

Au début de la mise en place du programme tous les responsables sectoriels et leurs adjoints étaient basés à Kikwit. Il a été alors décidé d'engager un processus de décentralisation de cette équipe technique vers les antennes. En même temps des nouveaux bureaux avaient été construits dans les trois territoires dans le but de pouvoir abriter les équipes du programme.

Les experts sectoriels (nationaux et internationaux) et les ressources logistiques conséquentes, ont été aussi décentralisés vers les antennes afin d'augmenter leurs performances en termes d'expertises et de gestion des activités. Cependant plusieurs experts (agriculture, infrastructures, gouvernance, semences, stockage/transformation produits agricoles, genre) sont restés transversaux malgré leur délocalisation dans les antennes. Quelques mouvements au sein des équipes Administration/Finance et Gouvernance et Renforcement des capacités, ont complété ce processus de décentralisation.

Ainsi donc, l'organigramme a été revu et adapté à plusieurs reprises selon une vision conjointe des programmes Prodekk/Prodakk dans un seul Programme Provincial. La mise en œuvre des activités a été focalisée sur l'établissement de relations de partenariat à travers d'abord des accords d'exécution ou de financement, et après des conventions de subsides et/ou des activités en régie.

Plusieurs pré conditions avaient été définies afin que ce modèle puisse assurer une meilleure performance au programme (en termes d'amélioration de l'impact, la pertinence, l'efficacité et l'efficience) parmi lesquelles :

- Un programme et une équipe unique, forte et consolidée ;
- Une maîtrise des procédures à différents niveaux et d'une manière intersectorielle ;
- Des conditions de travail de qualité et de vie décente dans les antennes (bureaux, énergie, communication, sécurité, approvisionnements) ;
- L'existence et la maîtrise des principales stratégies d'intervention sectorielles (semences, réhabilitation et entretien des routes, stockage / transformation / commercialisation des produits agricoles) ;
- La transversalité du secteur gouvernance pour assurer une cohérence à l'ensemble des actions du programme.

Après une période assez rude caractérisée par l'instabilité du management team (5 coordinateurs), l'absence de disponibilité et les difficultés de décaissements des fonds pour le fonctionnement et le financement des activités, le programme a recruté la dernière Coordinatrice (en 2016) et RAFI (2017) qui ont permis la reprise de son fonctionnement régulier.

Un diagnostic organisationnel du dispositif logistique du PRODADEKK a été ensuite réalisé ainsi que la revue du Manuel de gestion administrative spécifique au Programme. En outre, le FIT multi-site PRODADEKK a été rendu opérationnel afin de piloter convenablement le budget fusionné PRODAKK et PRODEKK et de répondre aux besoins du terrain.

Globalement, les mesures prises ont réussi à stabiliser le fonctionnement du PRODADEKK. Mais au finir, certaines activités d'infrastructures ont été abandonnées suite à la suspension de la réhabilitation par le gouvernement belge (en mars 2017). De même, la limitation de la trésorerie a expliqué le décalage, puis l'abandon de certaines activités du programme fin 2018, avec un impact réel sur l'atteinte des quelques résultats.

1.1.4 Contexte de la dynamique HARMO

Une des composantes de la stratégie sectorielle dans le cadre de la réhabilitation des infrastructures de base est la « Promotion des aspects et méthodes à Haute Intensité de la Main – d’œuvre (HIMO) et la vulgarisation de ces dernières auprès des administrations dans le cadre notamment de l’exécution des travaux de reconstruction et des projets sectoriels » (DSCR). Sur cet aspect, le PRODEKK a été en harmonie avec la politique du Gouvernement congolais et les autres projets de la coopération multilatérale (Banque Mondiale, BAD et Union Européenne) intervenant dans le secteur des infrastructures de base.

Enabel a aussi participé aux différents groupes thématiques (Infrastructures et transports pour ce qui nous concerne) avec différents bailleurs. Mais il est à noter que dans le domaine de l’entretien routier et de son financement, d’une manière générale, il n’y a pas de concertation réelle au plus haut niveau entre les partenaires financiers qui explorent des voies nouvelles ou qui persistent dans des directions contradictoires. Le programme avait bien développé un système CLER CoordiCLER, avec un système remarquable de paiement au résultat.

L’harmonisation avec les différents PTF qui intervenaient dans l’ex-Bandundu (BAD, BM, UE, FIDA, FAO, ONG’s, FONER) devait se faire à travers le pilotage des autorités provinciales mais ce cadre n’a jamais existé. Toutefois un cadre informel de concertation entre CTB PRODADEKK – FIDA/PAPAKIN - BAD/PADIR – FAO - ACF avait existé à Kikwit, coordonné par le PRODADEKK. En plus, le PRODADEKK a appuyé des cadres de concertations sectoriels provinciaux tel que la CPR, COPROSEM,... Cependant, on regrette que ces cadres de concertation n’ont pas été investis de manière régulière par les autres PTF.

Une concertation permanente et synergie entre le PRODADEKK et les autres projets Enabel dans la Province (UCAG Agri & DR, programme bourses) a été observée.

Alignement : Le Programme s’est inscrit dans les politiques et les plans d’action nationaux, provinciaux et territoriaux. La passation des marchés a suivi les règles du Fond Européen de Développement (FED), et il existe aussi des lois et réglementations congolaises en cette matière. Par contre, en suivant le système de gestion (comptable et financière) et de procédures de passation de marchés publics belges, le projet ne s’est pas aligné sur le système de gestion des finances publiques de la RDC.

Gestion axée sur les résultats : Toutes les actions du PRODADEKK se sont inscrites dans une gestion axée sur les résultats. Les Accords d’Exécution – Accords de Financement (AE-AF) signés avec les partenaires ont utilisé aussi la même approche, ce qui pour certaines partenaires constituait une nouveauté.

Les cadres logiques et les indicateurs de suivi ont été revus et actualisés au fil des résultats des études de base et sur la base de la théorie du changement.

Responsabilité mutuelle : Le Programme a impliqué les autorités provinciales, des Districts et des territoires dans toutes les actions. Les activités de renforcement des capacités ont ciblé en particulier les partenaires. Les AE-AF ont été un outil très important de responsabilisation mutuelle et ont constitué en effet l’opérationnalisation du partenariat avec les institutions et organisations locales, malgré leur difficultés de mis en oeuvre.

Aussi, ces mêmes autorités ont été impliquées lors des SMCL, des études et des ateliers. Néanmoins un effort supplémentaire a fait défaut pour le passage permanent d’information

et la prise de décision. L'ouverture de l'antenne à Bandundu ville et l'implication de la Province dans l'élaboration des accords d'exécution s'inscrivait évidemment dans ce sens.

Appropriation : Le Programme a su relier les services décentralisés et déconcentrés au niveau de la Province et cela a facilité l'appropriation et aussi une redynamisation des rôles et tâches des services déconcentrés. Le Programme a pu aussi relier certains services techniques nationaux (ex. FONER, SNSA) aux services décentralisés et déconcentrés de la Province pour la coordination et la prise en charge de certaines activités. Les AE-AF signés entre la Province et le Programme ont facilité l'appropriation visée à différents niveaux (Province, territoires, CARG, services déconcentrés et décentralisés, organisation de la société civile). Les acteurs se sont limités à participer malgré l'effort de les impliquer à travers la délégation des certaines tâches et actions.

Concernant la reprise progressive de l'entretien par la province, aucune avancée significative n'avait été signalée depuis que la CPR avait réussi à faire émarger au budget provincial près de 14 millions de francs congolais en 2014 pour son fonctionnement (budgétisés mais jamais décaissés). Et les initiatives de plaidoyers menées par la CPR auprès des autorités provinciales et du FONER ne sont restées qu'à leurs prémices. Fin 2016, les deux provinces ont annoncées la création de leur propre service de cantonnage manuel. Ce qui a donné de très grands espoirs. Du côté du FONER, sur base de leur annonce d'affectation d'un budget de 560.000 USD pour la reprise de l'entretien des territoires d'Idiofa et Bulungu en 2016, seul deux mois ont réellement été libérés. En avril 2017, le FONER affecte de nouveaux budgets pour l'entretien des pistes de la province du Kwango et du Kwilu. Hélas, seul deux mois seront effectivement payés aux structures locales d'entretien. Depuis, le FONER invoque des blocages administratifs qui ne lui permette pas de continuer de libérer la deuxième et la troisième tranche de ce financement annuel.

Le point positif du FONER, c'est que l'argent et les mécanismes existent bien et peuvent fonctionner tous comme ils fonctionnent très bien pour la collecte des taxes sur les carburants et les huiles moteur. Même s'il est nécessaire de rappeler l'importance de suivre scrupuleusement le manuel de procédure du FONER afin de garantir les fonds collectés et leurs affectations ; Reste à les faire fonctionner pour une reprise effective du financement de l'entretien des routes et des rivières.

1.2 Changements significatifs dans la stratégie d'intervention

1.2.1 Stratégie initiale

La stratégie du programme est de désenclaver durablement des zones à grande potentialité agricole afin de réduire la pauvreté en améliorant les conditions de production et d'évacuation des produits agricoles et aussi, l'accès aux services sociaux de base.

Les axes clés de cette stratégie étaient initialement définis comme tels :

Stratégie d'ancrage :

- Alignement du programme sur la nouvelle constitution congolaise de 2006 tout en tenant compte de l'actualité sur le terrain. Plus spécifiquement pour le secteur routier, le renforcement du MPTPI dans son rôle de maître d'ouvrage.
- Appuis à la redéfinition en pratique du rôle de chaque acteur et les rapports entre eux dans le nouveau contexte institutionnel. La grande prédominance (presque 80%) des

routes à caractère national ou provincial (principales ou secondaires) dans le réseau actuel, le programme ne peut pas se limiter à la DVDA et au Ministère de Développement Rural seulement.

- Système d'entretien à travers les Comités Locaux d'Entretien Routier (CLER) avec un accompagnement intensifié au niveau de la gestion (administration et finance) et au niveau technique.
- Implication des CLERS dans les travaux de réhabilitation des pistes.
- Renforcement des rapports entre les CLER et les autres organisations paysannes (CARG, CVD) impliquées dans le développement rural.
- Renforcement de la coordination et de la concertation entre les différents CLER au niveau du territoire et de la province (Création et renforcement de CoordiCLER).
- Professionnalisation des CLER afin de pouvoir répondre aux critères d'éligibilité du FONER.
- Appuis à la gestion transparente de l'entretien routier afin de trouver des solutions durables pour le financement.

Stratégie de financement de l'entretien :

- Appuyer la création et le fonctionnement d'un Fonds Régional d'Entretien Routier (FRER), en gestation auprès des autorités provinciales .
- Analyser et développer des moyens alternatifs pour un financement pérennisé de l'entretien routier, par exemple à travers les fonds du FONER.

Stratégie opérationnelle :

- Réalisation des études techniques préalables pour collecter les informations nécessaires à la sélection des axes prioritaires et à la protection de l'environnement ;
- Le choix des axes à réhabiliter basée sur une analyse multicritère avec une validation par les parties prenantes (services étatiques, société civile et secteur privé) ;
- L'approche évolutive des travaux : traitement de points chauds en priorité, les ouvrages d'art ensuite et enfin, réhabilitation complète avec des standards de la route adaptés au trafic prévu ;
- L'approche réseau multimodal : choix des axes qui s'intègrent dans un réseau multimodal opérationnel ;
- L'approche intégrée : choix d'un réseau multimodal intégrant les routes, les cours d'eau navigables, les bacs avec embarcadères ;
- L'utilisation de la méthode HIMO où c'est possible, mécanisé où c'est nécessaire (bourbiers, points chauds) ;
- La végétalisation des accotements et reboisement dans les zones d'intervention ;
- L'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de gestion environnemental et socioéconomique ;
- Le paiement des CLER sur base d'un contrat de performance (route en bon état en toute saison).
- La zone géographique de l'intervention : les anciens Districts devenus Provinces de Kwilu et Kwango.

1.2.2 Réorientation stratégique

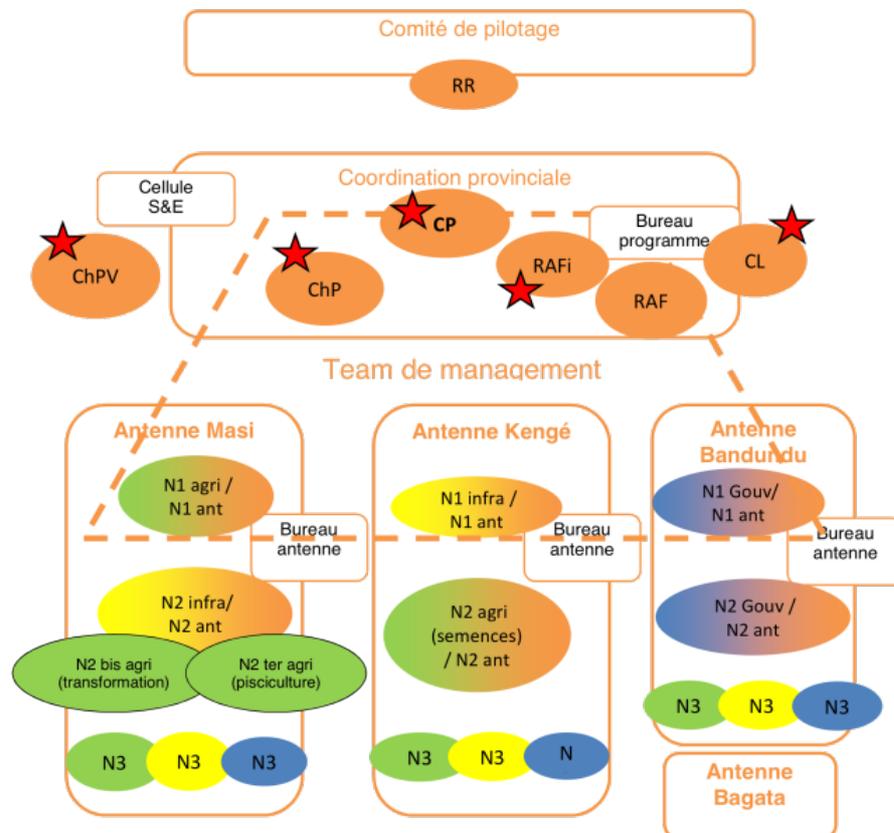
La stratégie d’ancrage n’as quasiment pas subit de modification. Par contre des légères réorientations stratégiques ont été opérées au niveau des stratégies de financement et opérationnelle.

Stratégie de financement de l’entretien :

Suite à une décision nationale de créer des directions provinciales du FONER, les autorités provinciales ont abandonné l’idée de la création du Fonds Régional d’Entretien Routier (FRER). Le programme s’est aligné à cette décision provinciale et concentrer les efforts sur la mobilisation des ressources et moyens locaux aux niveaux des territoires et secteurs à travers les groupes de recherche action pour un entretien durable des routes d’une part, et les fonds du FONER d’autre part.

Stratégie opérationnelle :

Prévu pour un fonctionnement autonome en synergie avec le PRODAKK afin de l’appuyer dans l’amélioration des conditions de production et d’évacuation des produits agricoles et l’accès aux services sociaux de base, les deux programmes ont été réunis par Enabel en une seule initiative (PRODADEKK, Graphique 1) conformément à une nouvelle approche-programme décentralisée, aux options constitutionnelles du gouvernement congolais vers la décentralisation et aux nouvelles orientations de l’aide au développement de la Belgique pour plus d’appropriation nationale notamment.



Graphique 1 : Organigramme PRODADEKK de la décentralisation. Une Coordination à Kikwit, quatre antennes dont Kenge, Masi-Manimba, Bandundu-ville et Bagata.

L'approche opérationnelle d'intervention suite à la fusion devient essentiellement axée sur :

- Une concentration géographique des activités par bassins de production qui vise la recherche de résultats et l'amélioration du système agricole à travers le développement des principales spéculations et à bénéfice de l'ensemble des secteurs et des territoires d'intervention ;
- Une mise en œuvre des travaux de réhabilitation par phases et selon la logique de concentration géographique par bassins de production afin de réaliser un accompagnement de proximité des acteurs et de favoriser la redevabilité des actions menées ;

Cette approche a impacté sur la stratégie opérationnelle notamment par rapport au choix des axes à réhabiliter. Le bassin de production agricole priorisé pour la concentration des appuis devenaient le critère d'exclusion dans le choix des axes. La programmation opérationnelle des axes à réhabiliter a suivi le phasage de la mise en œuvre des appuis dans les bassins de production.

1.2.3 Nouvelle stratégie pour la Réhabilitation et l'Entretien des Routes Rurales en RDC

Début de l'année 2015, les travaux de réflexion sur une nouvelle stratégie du secteur Infrastructures ont abouti et une Nouvelle Approche pour la Réhabilitation et l'Entretien des Routes Rurales en RDC a vu le jour dans un document approuvé par les trois programmes en cours en RDC (PRODEKK, PRODEKOR, PRODET).

La nouvelle stratégie de réhabilitation et d'entretien vise à rendre un réseau praticable en toutes saisons tenant compte du confort (vitesse raisonnable) et de la sécurité. Cette approche utilise toujours la méthode HIMO mais est complétée par la méthode HIE (Haute Intensité d'Équipements) sur des parties sensibles/difficiles.

Ce document émane de divers ateliers, missions de terrain et expériences de la CTB en RD Congo sur la problématique de réhabilitation et entretien des routes rurales. Le document est le fruit d'un travail de concertation entre les Assistants Techniques Infrastructures et ceux de Renforcement des Capacités.

La CTB reconnaît aujourd'hui un équilibre entre les appuis « Hard » et « Soft » qui doivent créer un cadre de développement propice et durable. Le renforcement des capacités des acteurs, la bonne gouvernance et le respect de l'environnement sont des éléments tout aussi cruciaux que les aspects techniques, les normes et les standards. C'est dans cet esprit que la nouvelle stratégie de mise en œuvre des programmes de désenclavement s'oriente en tenant compte de grands principes, d'une méthodologie d'aménagement progressif, et de l'implication des acteurs/bénéficiaires dans toutes les étapes des réhabilitations et d'entretiens des routes rurales en RD Congo.

Ce document de travail est évolutif et sera revu en fonction des expériences qui seront faites dans sa mise en œuvre et ainsi consoliderons et ou réorienterons certains aspects qui le compose. Inévitablement, cette stratégie sera adaptée en fonction des spécificités des différentes Provinces. Pour le cas du Bandundu (Territoire de Kenge, Masi-Manimba, Bagata), la prédominance des routes en sable aura un impact indéniable sur la mise en œuvre de cette nouvelle stratégie.

C'est dans cette perspective que la présente approche de réhabilitation et d'entretien des routes rurales (desserte agricoles) a été réfléchi. Elle vise à :

- Réduire le coût de l'entretien des routes, tout en augmentant la durée d'utilisation;

- Utiliser de façon efficiente les ressources financières, en investissant sur ce qui est rigoureusement nécessaire;
- Assurer une praticabilité en toutes saisons ;
- Mitiger au maximum l'impact sur l'environnement.

Nouvelle approche de la réhabilitation et de l'entretien des routes au PRODEKK

Depuis la mise en place du Programme Indicatif de Coopération (PIC) de la CTB, fruit de l'expérience passée dans les divers projets de réhabilitation des routes en RDC comme les PREPICO, une nouvelle approche est expérimentée dans le cadre de la réhabilitation des pistes. Une approche plus Verte, plus respectueuse de l'environnement et qui répond mieux aux besoins des populations.

On change de vision en quittant le Standard uniforme de la route pour viser l'augmentation du Niveau de service qui correspond au degré de satisfaction des usagers de la route.

Le niveau de service tient compte du temps de parcours, de la praticabilité en toutes saisons, du confort, de la sécurité tout en veillant au rapport coût/efficacité. L'objectif principal de cette nouvelle approche est d'avoir un réseau durable et praticable en toutes saisons.

A la suite de l'identification des bassins de production agricole, en vue de les désenclaver, un réseau routier prioritaire est défini, approuvé et priorisé avec le partenaire, et planifié dans le temps pour sa réhabilitation.

Le choix de la méthode reste principalement en HIMO (Haute Intensité de Main d'œuvre) pour une appropriation avec des retombées financières locales. Mais cette fois-ci, la méthode HIMO est renforcée par la méthode SEMI-MECA (HIMO avec des interventions mécanisées par des engins de génie civil) pour un traitement en profondeur et durable des points chauds (points ayant un niveau avancé de dégradation difficile à traiter par la méthode HIMO).

Pour ce faire, le processus d'exécution des travaux de réhabilitation adopte le concept d'Aménagement progressif en commençant par l'ouverture de la route (si nécessaire) puis par l'amélioration de la chaussée.

L'ouverture de nouvelle ou d'ancienne route n'est pas fréquente pour le PRODEKK. Ce qui veut dire que l'ensemble du réseau routier priorisé existe et est praticable parfois avec d'énormes difficultés (temps de parcours important). Quand cela se présente, on n'a pas d'autres choix que d'appliquer un standard continu mais en ajoutant des actions de végétalisation des accotements pour lutter contre les érosions (ravinement transversale). C'est uniquement dans ce cas que des petites et moyennes entreprises (PME) participent aux marchés en vue de réaliser les travaux de réhabilitation. Les ONG ne sont plus sollicitées car on veut les voir se professionnaliser en PME durables.

Toujours dans le cas de l'ouverture de la route, nous passons aux travaux de réhabilitation ou de construction qui visent à supprimer les points de rupture de la route que sont les ouvrages d'art et les bacs (pont cassé, dalot détérioré, bac en panne, embarcadère détérioré). Ces travaux sont réalisés par des entreprises spécialisées ou par l'Office des routes (OR) notamment dans le cas de la réhabilitation des bacs.

Ensuite, le traitement en profondeur des points chauds interviendra par la méthode HIMO ou SEMI-MECA. Des entreprises équipées d'engins de chantier (tracteur, camion benne, compacteur, pelleuse etc) interviendront sur les zones à fortes pentes, à faibles portance de sol, sur les bancs de sable et sur les tronçons de routes à fort encaissement. Ce traitement pourrait inclure des interventions allant d'un simple rechargement jusqu'à des stabilisations avec des matériaux traités aux liants hydrocarbonés, la construction des fossés en dur etc.

La priorité sera donnée aux points chauds qui ont un impact le plus significatif sur le niveau de service de la route tout en gardant un équilibre budgétaire.

Les travaux d'amélioration de la chaussée consistent en un reprofilage léger du reste du tronçon par les actions suivantes : bouchage des trous (nids de poule et des baigns de cochon), remplissage des profils en W, traitement des petits bourbiers (évacuation des eaux stagnantes par des saignées), léger débroussaillage, végétalisation par engazonnement. Ces travaux sont exécutés expérimentalement par les CLER, encadré par des chefs de chantier expérimentés.

La réhabilitation des routes « chemins » intra-bassin aura également toute son importance pour qu'il n'y ait pas de discontinuité sur le trajet de l'évacuation agricole qui va du champ au consommateur en passant par les marchés et les grands centres de consommation. Cette réhabilitation sera exécutée par les OP ou les CLER avec encadrement d'un chef de chantier HIMO et sous la supervision d'un DPO. Elle consiste principalement dans l'aménagement des chemins d'une largeur moyenne d'un mètre et la construction ou la réhabilitation de petits ponts en bois.

Cette nouvelle approche de réhabilitation demande l'installation des CLER sur tous les axes dès le début du programme PRODEKK en visant la conscientisation, l'appropriation pour leur permettre d'intervenir dès le début dans les travaux d'entretien réhabilitant. Cette mise en place permettra aux CLER de faire la gestion des barrières de pluie sur les axes après réhabilitation et même avant réhabilitation car la route n'attend pas d'être réhabilitée pour arrêter d'être dégradée par l'action combinée des pluies et du trafic. De plus, les postes de comptage du trafic seront opérationnelles avant même le début des travaux de réhabilitation afin de suivre le trafic et au besoin de réadapter, redimensionner les travaux nécessaires de la route par rapport au trafic. L'implication des CLER dès le début du programme vise leur professionnalisation pour améliorer leur éligibilité auprès du FONER.

Les travaux de réhabilitation et d'entretien des routes conformément à la nouvelle stratégie ont débuté et se poursuivront tout au long du programme avec des adaptations et des améliorations fruit des expériences en cours.

1.2.4 Transfert des axes en entretien à la partie congolaise pendant la durée du programme

Durant les PREPICO, les axes réhabilités et entretenus étaient remis à la partie congolaise seulement à la fin du programme.

Pour les programmes provinciaux, une nouvelle approche a été développée. Les routes réhabilités et entretenues sont remises aux partenaires durant l'exécution du programme. Soit après avoir été mises en entretien pendant un an ou deux mais dans tous les cas avant le fin des programmes.

L'objectif recherché est de mettre le partenaire devant ses responsabilités. Bien sur le programme accompagne la démarche et assiste la partie congolaise dans la recherche de financement. Que ce soit sur les fonds de la province ou encore auprès du FONER.

Lors des SMCL, ce sujet de discussion ne manque pas d'être abordé. C'est l'occasion pour voir à quel point le partenaire est sensible sur ce sujet.

Des initiatives de Recherche-Action au niveau des secteurs peuvent également apporter une réponse partiel et temporaire à la problématique de la reprise de l'entretien.

Le plus important, c'est de garder un dialogue permanent sur le sujet afin de rechercher ensemble les voies et moyens pour une solution durable de l'entretien des pistes au Congo.

1.2.5 Système de gestion des bacs

PREPICO Bacs (CTB) avait développé de manière consensuel un modèle de gestion des bacs appuyés. L'objectif du modèle était d'améliorer la gestion des bacs en vue de garantir les investissements consentis, de préserver et de pérenniser le matériel.

Le modèle se basait sur les principes suivants :

- Abandon du paiement en nature ;
- Calcul des tarifs et détermination des catégories de péage ;
- Séparation du rôle technique et financier de l'Office des Routes (contrats de prestation avec les intermédiaires financiers dans les bacs);
- Planification financière et opérationnelle (installation des comités de suivi d'exploitation des bacs);
- Intégration d'un système de quotités pour la répartition des droits de passage et primes notamment;
- Mise en place des outils de gestion pour le suivi ainsi que le contrôle.

Les principes de gestion étaient consignés dans deux documents essentiels: le contrat de l'intermédiaire financier pour la perception des frais des traversées et le protocole d'accord de gestion (mesures de gestion).

Le modèle installé a provoqué un changement dans les habitudes et surtout avec l'introduction d'un autre acteur (Intermédiaire Financier du bac) dans le jeu et l'évolution vers la transparence de la Gestion (tenue par le comité de suivi, des réunions mensuelles, pour suivre les mesures de gestion).

Mais hélas, il était assez évident qu'en ayant constaté une forte augmentation des recettes réelles par rapport à ce qui était déclaré auparavant, cela suscite des convoitises et dérange les anciennes habitudes. Les soldes bacs constitués étant conséquents, ils ont attiré l'attention de tous !

PRODEKK a tenté d'assurer la continuité de ce système de gestion en participant aux réunions des comités de gestion des bacs, en assurant un plaidoyer pour une gestion transparente.

PRODEKK a observé une forte centralisation de gestion des bacs par la Direction des Matériels Flottant / Département des Matériels de l'OR. L'omniprésence des directions de Kinshasa dans les décisions de la gestion locale des bacs – conséquences – les décisions prises dans le comité de suivi d'exploitation des bacs du Kwilu ne sont plus exécutées. Les plans de décaissement sont produits par l'Office des Routes Kinshasa, les avis du comité de suivi local ne sont plus considérés – installation d'une gestion à distance. Les comptes bacs ont changé des signataires, les provinciaux OR qui sont membres du comité de suivi Bacs, n'ont plus la marge de manœuvre. Ils n'exécutent que les décisions de l'OR Nationale. La Direction provinciale et la Direction nationale (Direction des bacs de Kingabwa/Kinshasa), se rejettent mutuellement la responsabilité de l'échec de suivi, sans trop chercher à apporter une solution au problème. Ce modèle a conduit à un désintéressement de la part des provinciaux Office des Routes mais cela ne peut justifier l'abandon de suivi d'exploitation bacs.

Malgré le non renouvellement du protocole d'accord cadre de gestion des bacs (mesures de gestion entre OR et Enabel), des rythmes réguliers d'échange ont été mis en place, des outils de pilotage et les propositions des engagements mutuels entre les parties ont été circonscrites dans les PV mensuels des réunions des bacs.

Il était par conséquent, indispensable que le passage des propositions aux engagements mutuels soit effectif (la dissociation de la gestion financière et de la gestion opérationnelle/technique, la consignation et la traçabilité des droits de passage sont quelques-unes des mesures de ces engagements mutuels), avec un ancrage pouvant jouer le contrepois dans le suivi et le renforcement de la gouvernance, fin programme ou au départ d'Enabel. Cette approche rencontre les recommandations des différentes réunions tenues à Bandundu ville avec l'OR provinciale.

PRODEKK a appuyé l'implication des acteurs étatiques dans la gestion des bacs (CPR Bandundu ville et Ministère provincial des ITPR, Ministère de développement rural, IPDR, DVDA). La question des bacs a été partagée dans les différentes réunions tripartites (OR-Enabel-Gouvernement, cf. *PV de la réunion tripartite*), mais pas d'avancement significatifs car pour l'OR, les bacs sont le patrimoine de l'OR (Cf. Ordonnance loi de 1978) – sont situés dans les réseaux routiers entretenus par l'OR – impliquer d'autres acteurs dans la gestion des bacs, doit être une décision de la Direction Générale de l'Office des Routes.

Cette analyse a amené Enabel a statué sur les bacs se trouvant sur les routes de desserte agricoles. (Cf. *Ordonnance 78-335 du 30 aout 1978 portant révision de la classification routière de la République*). L'article 4, de cette stipule que : « *les bacs et les ponts sont rattachés au domaine auquel appartient la route qu'ils desservent* ».

PRODEKK de manière consensuelle a mis en place, une synergie essentielle à une gestion orthodoxe avec une bonne dose de leadership des acteurs non étatiques concernés aux questions des bacs se trouvant sur les routes de desserte agricoles. Il sied de signaler que l'Office des Routes, en sa qualité d'armateur par son centre matériel, est le gestionnaire technique et le comité mixte mis en place comme le contrôleur de gestion financière.

Vu le contexte actuel de fragilité, seul l'accord-cadre de gestion des bacs qui définit les dispositions générales et principes directeurs de la collaboration entre l'OR et Enabel en vue de l'amélioration de la gestion des bacs dans les zones d'intervention de la Coopération, peut régler le problème des bacs provinciaux et nationaux.

Dans l'entre temps PRODEKK continue de constater des dégâts aux infrastructures (bacs provinciaux et nationaux) par manque de suivi technique et des sorties d'argent ne respectant pas les mesures de gestion (par manque des réunions). Les quelques visites de suivi technique, réalisées par l'Office des Routes, sont parfois des missions financées par le partenaire Enabel qui l'accompagne.

Le problème de gestion des bacs a été amené au plus haut niveau de l'Office des routes (Ministère des ITPR et Direction générale de l'OR) par les responsables PRODEKK et l'appui du socio-économiste. (cf. *PV en annexe de la réunion entre Enabel-OR*). Mais à ce jour, ces efforts, jusque-là n'ont donné aucune suite favorable pour la mise sur pied d'un nouveau accord cadre.

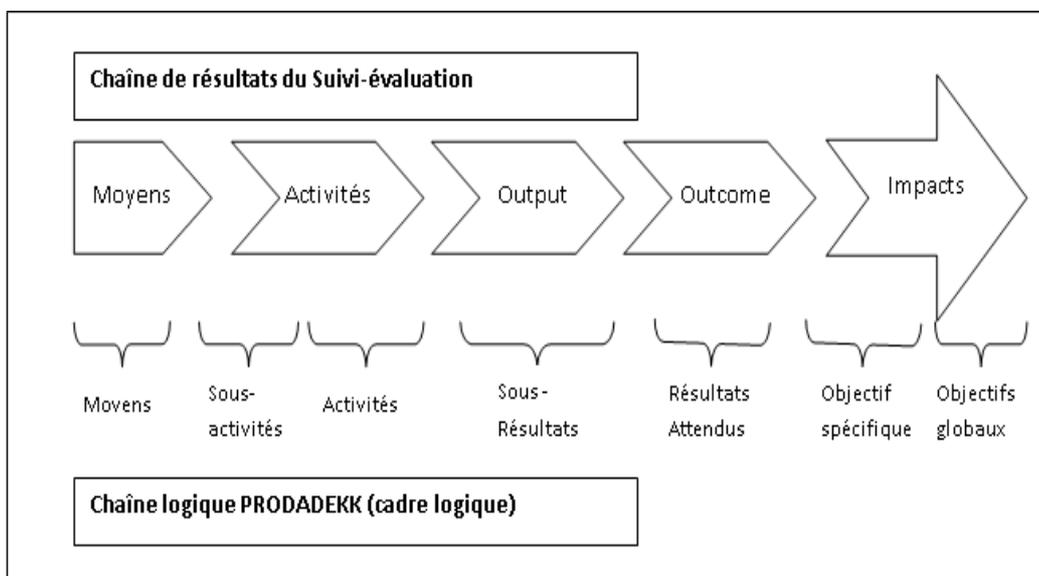
2 Résultats atteints

2.1 Matrice de monitoring

La finalité du suivi-évaluation consiste à disposer d'informations en continue, afin de pouvoir analyser périodiquement l'atteinte des objectifs déterminés et d'offrir un référentiel commun d'appréciation des actions menées. Les évolutions des différents indicateurs, combinées aux explications relatives au degré d'atteinte des objectifs, vont permettre d'évaluer la pertinence et l'efficacité des activités mises en œuvre.

Le suivi de la mise en œuvre du PRODADEKK doit tenir compte de différents niveaux, à travers la chaîne de résultat, qui illustre en partie des liens de cause à effet entre les moyens, les activités, les outputs, les outcomes et l'impact au fil du temps du programme.

Néanmoins, dans le cas particulier du PRODADEKK, deux niveaux supplémentaires apparaissent dans la chaîne logique du programme : les sous-résultats et les sous-activités. **Il est donc proposé d'adapter la chaîne de résultat comme indiqué dans le schéma ci-dessous :**



Résultats / Indicateurs	Valeur de la baseline	Cible finale	Valeur finale obtenue	Commentaires
IMPACT :				
Le déficit alimentaire et la pauvreté dans les districts du Kwilu et du Kwango sont réduits par la relance durable du secteur agricole				
Un réseau multimodal de transport géré de façon durable et praticable en toute saison est mis à disposition des utilisateurs				
Taux de croissance du trafic sur les axes routiers réhabilités et entretenus	0%	200%	De 0,38% à 15,15 %	Cible finale : Inadéquate, la littérature parle plutôt de 5 à 10% d'augmentation. Valeur finale en fonction du types de véhicules (Camion, camionnette, moto, vélo).
Taux de croissance du trafic sur les voies fluviales balisées	-	-	-	La réhabilitation des rivières ayant commencé vers la fin du programme le nombre de données n'est pas suffisant pour en extraire un taux de croissance du trafic. Seul la valeur baseline peut être fixée.
Coût unitaire de transport des biens et des personnes sur les axes routiers et les voies fluviales d'intervention	-	-	-	Voir l'analyse au 2.2.1.3.
OUTCOME 1 :				
Les voies de communication jugées prioritaires pour l'évacuation de la production agricole sont réhabilitées et entretenues				
Variation du temps moyen de parcours des véhicules sur les axes réhabilités et entretenus	0%	Diminut° de 68%	Diminut° de 62%	La valeur finale concerne indistinctement les routes réhabilitées puis entretenues ou encore les routes héritées de PREPICO et dont l'entretien est poursuivi durant le PRODEKK.

Variation du volume des produits agricoles évacués par les axes réhabilités et entretenus	0%	25%	-	La valeur baseline n'étant pas connue, il n'a pas été possible de calculer la valeur finale obtenue (voir l'analyse au 2.2.2.1.2).
OUTPUT 1 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité				
Nombre de km des voies routières réhabilitées (cumulés)	0 km	583 km	583 km	La cible finale a diminuée suite à des circonstances extérieurs au programme (de 1009,26 km à 741,30 km puis 583,08 km).
Nombre de km des voies fluviales réhabilitées (cumulés)	0 km	200 km	168,5 km	
Nombre des ouvrages d'art : ponts, réalisés (cumulés)	0	19	19	
Nombre des ouvrages d'art : bacs, réalisés (cumulés)	0	6	6	
Mètre-linéaire des points chauds traités (rechargement et/ou gravillonnage) (cumulés)	0 ml	25.000 ml	52.359 ml	
OUTPUT 2 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales				
Nombre de Km entretenus (actuel et cumulé mensuel)	940 km	847 km	0 km	La cible finale correspond à 75% des routes réhabilitées sont entretenues et dont 25% est cédé à la partie congolaise.
Nombre de CLER, CLESB et Coordicler (appuyés et accrédités)	47 CLER, 0 CLESB	63 CLER, 9 CLESB	49 CLER, 7CLESB	
Indice de performance de CLER par rapport au service rendu	88%	100%	95%	
OUTCOME 2 :				

La gouvernance du secteur de transport (réseau multimodal) est améliorée				
Taux de respect des barrières de pluie	-	100%	71%	Pas de valeur baseline puisqu'il n'y avait pas de barrière de pluie avant les réhabilitations. Valeur finale pour l'année 2017.
Présence d'un cadre efficace de concertation/coordination dans la maîtrise d'ouvrage provincial	20%	80%	61%	La valeur finale est de 61% pour 2016.
Connaissance des bonnes pratiques par les usagers (transporteurs, commerçants, taxi, voyageur) et par les gestionnaires (entretien, réglementation, contrôle)	56%	60%	-	La valeur baseline est fixée par l'étude CAP.
OUTPUT 1 : Les bonnes pratiques de gestion et d'utilisation du réseau multimodal de transport sont promues				
Nombre de barrières de pluie installées	0	49	45	
Nombre et nature des outils de communication utilisés en matière de sensibilisations sur les bonnes pratiques du réseau routier	-	-	-	
Montant des recettes générées et soldes dans les comptes des Comités de Gestion des bacs	11.290 CDF	14.113 CDF	20.282 CDF	Montant mensuel en milliers de CDF.
OUTPUT 2 : La maîtrise d'ouvrage provincial dans la gestion du réseau multimodal de transport est appuyée et le financement de l'entretien est progressivement pris en charge par la partie congolaise				
Nombre de formations dispensées par le programme auprès du secrétariat technique de la CPR	0	32	23	

Nombre d'équipements par type (ordinateurs, moto, vélos, infrastructures) fournis au secrétariat technique de la CPR	0	44	46	
Nombre de Km du réseau multimodal actualisé dans le système SIG CPR	0 km	8.000 km	5.180 km	
Croissance des fonds alloués par la partie congolaise à la réhabilitation/entretien du réseau	-	-	-	Difficulté pour obtenir les montants auprès des administrations de la province.

2.2 Analyse des résultats

2.2.1 Dans quelle mesure l'intervention contribuera-t-elle à l'impact⁴ (impact potentiel) ?

IMPACT : Un réseau multimodal de transport géré de façon durable et praticable en toute saison est mis à disposition des utilisateurs

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. Par exemple on voit partout les récoltes stockées, notamment le manioc, qui attendent les camions qui vont les évacuer vers les marchés des villes. Le désenclavement permet aussi à d'autres acteurs du développement de mettre en œuvre leurs activités. Mais aussi au niveau des CLER on ressent que cette activité d'entretien produit un revenu qui permet à des familles d'être moins pauvres.

L'impact du PRODEKK est perceptible à travers l'augmentation du trafic qui a permis notamment l'augmentation du volume des produits agricoles évacués, suite à la diminution très sensible du temps de parcours sur le réseau des routes réhabilitées et entretenues.

Pour ces raisons l'impact obtient la cote B de la part des évaluateurs lors de l'évaluation finale du PRODEKK.

IMPACT :	A	B	C	D
Evaluation globale		X		

2.2.1.1 Taux de croissance du trafic sur les axes routiers réhabilités et entretenus

La mesure du trafic (Tableau1) a pour objectif de mettre en évidence l'impact positif d'un réseau multimodal réhabilité et entretenu. Certes, les valeurs cibles étaient inadaptées surtout sur une période de temps aussi courte. Vouloir doubler ou tripler le trafic, ne pourrait se voir que sur des axes fermés que nous devrions réouvrir. Cas de la route de Bagata vers Mabanga qui était coupée par un grand point chaud que constituait une vallée inondée. Dans la littérature, on trouve des valeurs de l'ordre de 5 à 10 % d'augmentation de trafic. Dans la zone d'intervention, nous n'avons pas fait de réouverture de route sauf pour deux axes (Bagata / Mabanga et Bif Moanza-Route / Munzabala-Route).

L'impact des réhabilitations se fera surtout sentir sur la diminution du temps de parcours, par une augmentation du trafic, par une augmentation de la vitesse des véhicules, de la sécurité et du confort de la route.

Le trafic a été mesuré sur 6 axes de référence pendant les années 2015 à 2017. Le comptage se faisait en s'appuyant sur la présence des CLER sur les axes lors des réhabilitations et de l'entretien.

⁴ Terminologie : Impact = Objectif général ; Outcome = Objectif spécifique ; Outputs = Résultats attendus

L'augmentation de trafic est variable selon le type de véhicule considéré et selon les axes. Tenant compte d'une augmentation de trafic habituellement de l'ordre de 5 à 10 % (voir la littérature), nous voyons que pour les motos (16,15%) et les véhicules légers / camionnettes (6,57%) la cible finale est proche ou même dépassée.

L'investissement étant plus accessible pour les motos et les véhicules léger. La qualité des pistes aidant, de nombreux individus ont pris l'initiative de les acquérir pour le transport des marchandises et des personnes. Sur certains axes, le prix du transport, en moto, des personnes est même passé de 150 USD à 20 USD. On peut vraiment dire que l'on assiste à une explosion du trafic des motos. Le trafic des camionnettes a augmenté de plus de 6%.

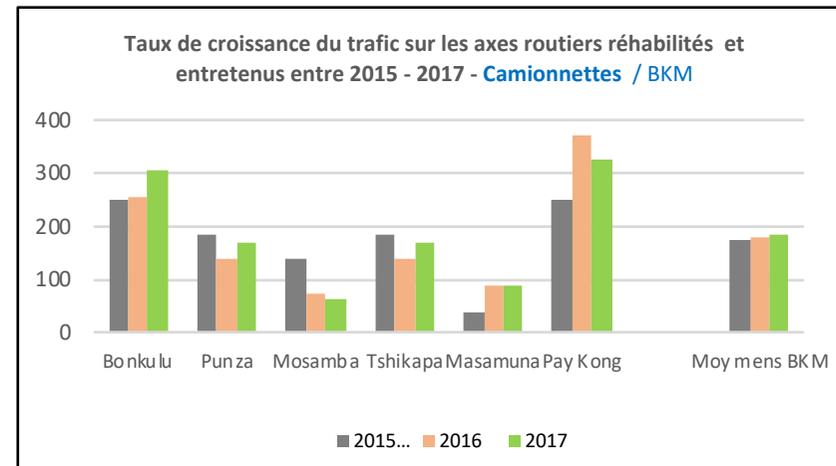
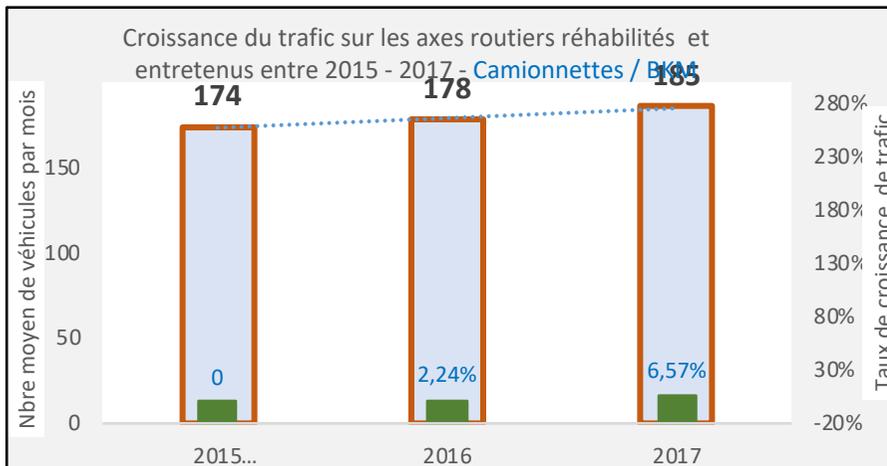
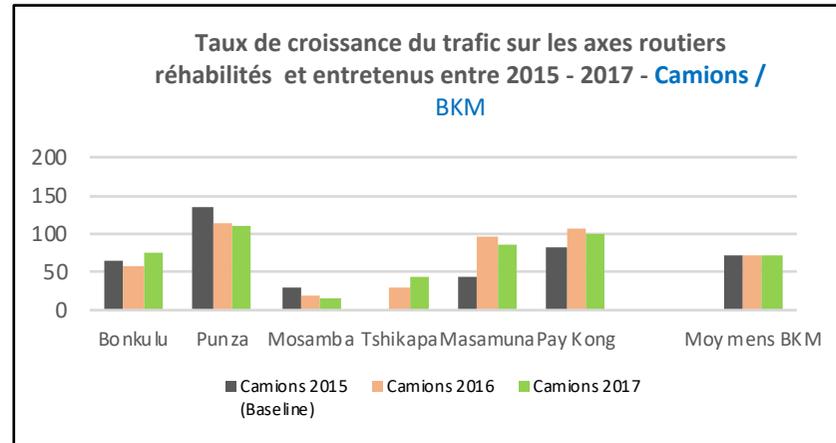
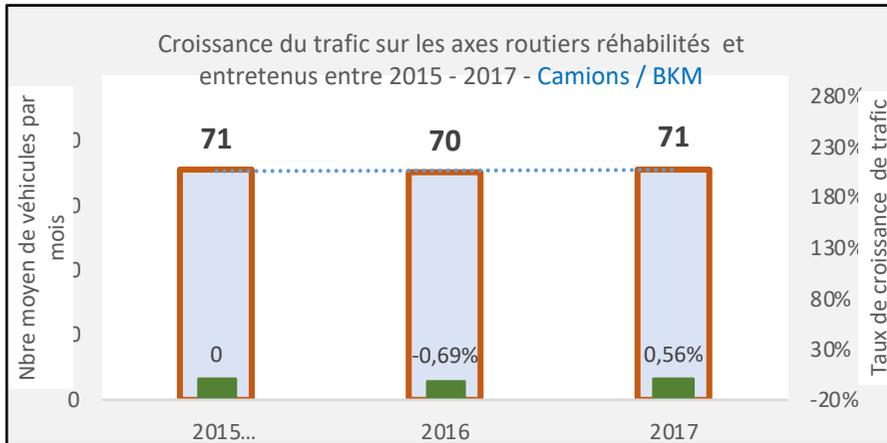
Le mouvement des vélos, n'est quasiment pas influencé par la réhabilitation sauf pour l'axe Pay et Bonkulu. On peut supposer qu'ils servent plus aux transport local et ne sont pas adaptés pour des zones sablonneuses et en pente (Ex : Mosamba, Punza, ...). Mais ils font plus de rotation localisées par axe.

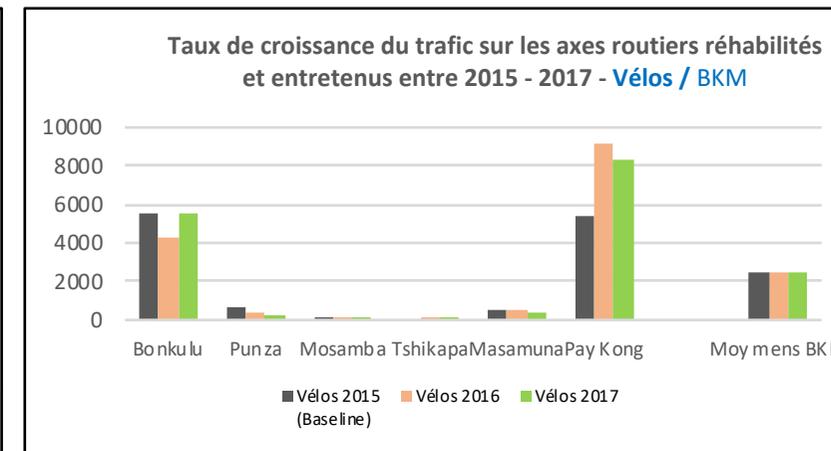
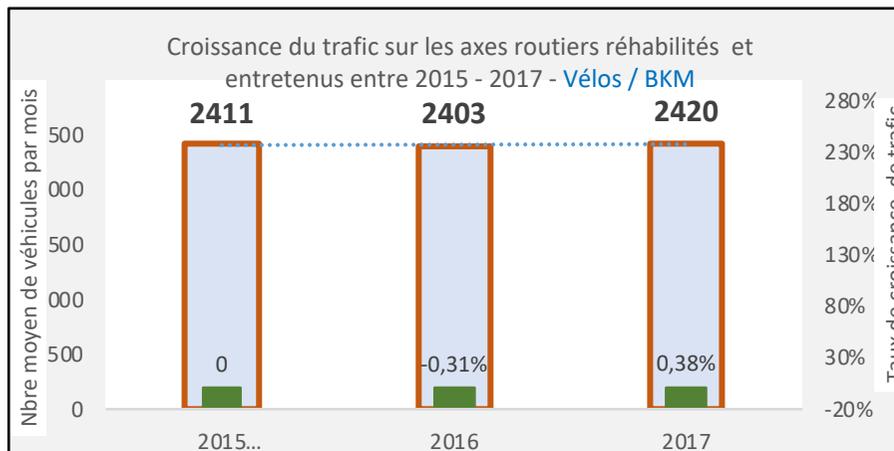
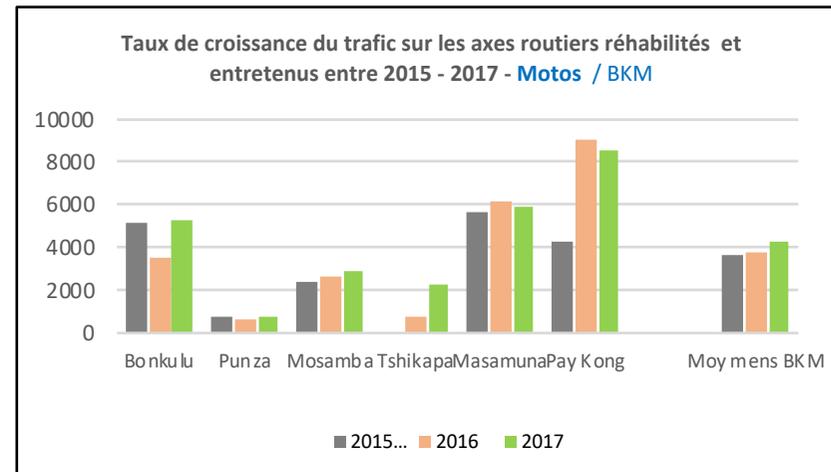
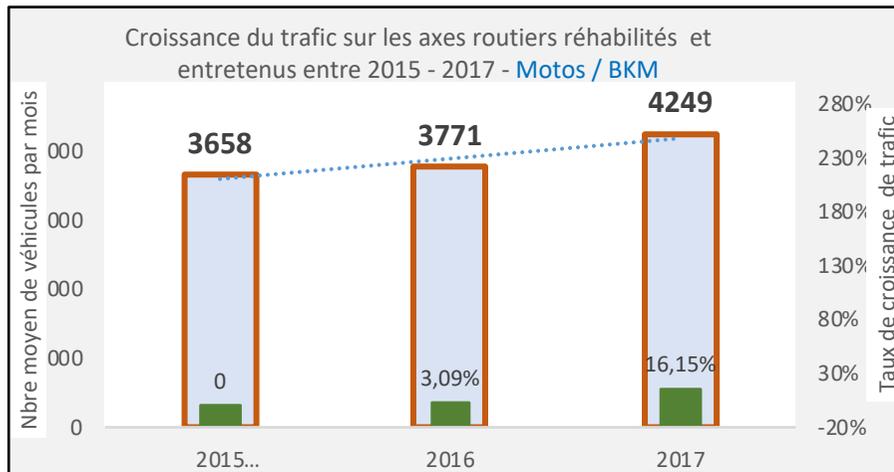
Le bénéfice réel pour les usagers des vélos se situe dans la sécurisation de leur mouvement (meilleure visibilité, présence de plus d'usagers sur la route, ...).

Types de véhicules	Evolution	2015 (Baseline)	2016	2017
Camions	Moyenne mensuelle BKM	71	70	71
	Croissance	0,00%	-0,69%	0,56%
Camionnette /Pick up/Mini-bus	Moyenne mensuelle BKM	174	178	185
	Croissance	0,00%	2,24%	6,57%
Motos	Moyenne mensuelle BKM	3658	3771	4249
	Croissance	0,00%	3,09%	16,15%
Vélos	Moyenne mensuelle BKM	2411	2403	2420
	Croissance	0,00%	-0,31%	0,38%

Tableau 1: Taux de croissance du trafic sur les axes routiers réhabilités et entretenus.

Graphique 2: Taux de croissance du trafic sur les axes routiers réhabilités et entretenus (détail par type de véhicule).





De manière générale, l'on peut dire que le trafic a repris. Le nombre de motos et de camionnette est en augmentation. Le service de Taxi moto est de plus en plus développé et le prix de la course chute. La mobilité est améliorée. La vie est plus dynamique dans les centres et les cités avec l'apparition de toutes sortes de commerces et d'activités. Les gens se déplacent plus facilement pour aller vendre dans les marchés ou encore aller se faire soigner ou rendre visite. De nombreux témoignages en attestent. Les bénéficiaires et les autorités sont très satisfaits de l'intervention du programme et sollicite à tout moment qu'une prolongation soit effective, comme en atteste la vidéo ci-dessous au village de Kindi.

Cf. <https://youtu.be/drpiNdEMNTc?list=PLgnfcBtveF5Nz9xg5vIm62bMSNconXZLq>

2.2.1.2 Taux de croissance du trafic sur les voies fluviales balisées

Le programme de réhabilitation des rivières a choisi 4 tronçons de rivières pour débiter les travaux de balisage et de desnagage. Deux rivières se trouvent dans la province du Kwango, territoire de Kenge (la rivière Wamba et la rivière Bakali) et deux rivières se trouvent dans la province du Kwilu, territoire de Masi-Manimba (la rivière Lukula et la rivière Kwenge).

Des postes de comptage ont été mis en place sur les 4 rivières ciblées. Le comptage est assuré par les membres du CLESB. Les données ont été collectées depuis Septembre 2017 à Mai 2018 soit pendant 9 mois. La période étant courte et les travaux, débutant, il est trop tôt pour calculer un taux d'accroissement du trafic. Au mieux, les valeurs baseline peuvent être fixées (par exemple : 5.000 passages de pirogue sur 12 mois sur la rivière Wamba au niveau de pont Wamba et 15.000 passages de pirogue sur 12 mois pour la rivière Kwenge au niveau de Bumba).

D'autres informations très utiles pourront provenir des analyses des premiers résultats.

Pour les rivières du territoire de Masi-Manimba, les valeurs collectées constituent la Base line dans la mesure où la réhabilitation complète n'a pas été faite. A ce stade, il est trop tôt, pour voir l'impact des travaux.

Les travaux de la rivière Kwenge ont eu lieu pendant un mois (octobre 2017) puis suspendus suite à la restriction budgétaire. Pour la rivière Lukula aussi la réhabilitation n'a pas été faite. Au vu des données collectées (Tableau 2), il ressort pour les deux rivières que le gros du trafic est assuré par les pirogues ordinaires en bois suivis des pirogues motorisées, des radeaux, des baleinières et enfin la présence de quelque rares coques.

Pour les rivières réhabilitées de Kenge, le comptage du trafic (Tableau 2) était effectué pendant l'exécution des travaux qui ont pris fin au mois d'avril 2018 pour Wamba et mai 2018 pour Bakali. Les impacts pourront être mesurés après la réhabilitation mais certains changements sont déjà visibles et l'engouement est bien présent. Le trafic est passé du simple au double pour les pirogues ordinaires en bois depuis que la circulation se fait en toute sécurité sur la rivière Wamba. Et le nombre de transport par coque est aussi clairement en augmentation de 10 à 50 par mois.

Les 4 rivières concernées sont de niveaux 4 dans la classification des rivières, c'est-à-dire qu'elles ont un tirant d'eau de 40 à 60 cm en période d'étiage. Raison pour laquelle, les baleinières sont rares. On en trouve sur la rivière Kwenge, mais les populations préfèrent de loin, évacuer par pirogue ou par radeau. Cela leur permet d'acheminer leur production plus rapidement sur les marchés et à moindre coût. Bien sur les risques de chavirer sont énormes.

L'impression globale qu'il ressort des réhabilitations des rivières est la même que pour les routes. Dès qu'une réhabilitation débute, les villageois s'empressent de l'utiliser pour évacuer

leur production. A plus forte raison, pour les rivières qui donnent un coût de transport imbattable, un niveau de service élevé car facilement navigable en toutes saisons et un bon confort. Le point crucial sur lequel il faudra veiller concerne la sécurité des embarcations et des personnes. Les embarcations sont souvent précaires et mal entretenue, et les gilets de sauvetage absent.

Dès le début des réhabilitations, les gens se sont mis à construire des dépôts de stockage, à construire des embarcations et à relancer eux-mêmes le transport fluvial avec leur propre moyen. C'est le cas du site du pont Wamba au croisement de la RN1 avec la rivière Wamba.

	Rivière	Poste de comptage	Catégorie d'embarcation	2017				2018				
				Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mar.	Avr.	Mai
Trafic mensuel sur les voies fluviales d'intervention	Riv. Wamba	Pont Wamba (CLER Kenge2)	Pirogue ordinaire en bois	512	413	343	426	500	364	705	226	1477
			Pirogue motorisée	36	8	12	8	36	7	44	34	61
			Radeau	29	7	2	8	22	9	24	48	190
			Coque	10	6	4	10	16	5	18	42	50
			Baleinières	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Riv. Bakali	Pont Bakali-Munene	Pirogue ordinaire en bois	0	0	0	2	1	19	44	34	42
			Pirogue motorisée	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			Radeau	0	0	0	0	0	0	1	2	4
			Coque	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			Baleinière	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	Rivière	Poste de comptage	Catégorie véhicule	2017				2018				
				Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mar.	Avr.	Mai
Taux de croissance du trafic sur les voies fluviales d'intervention	Rivière Kwenge	CLER Mayamba	Pirogue ordinaire en bois	1085	1325	1488	1420	1360	1773	2377	1971	2103
			Pirogue motorisée	692	469	292	517	326	428	749	596	560
			Radeau	81	84	66	111	61	76	95	93	95
			Coque	10	12	5	7	2	7	6	8	3
			Baleinières	13	14	10	10	6	13	9	10	11
	Rivière Lukula	CLER Misimbi	Pirogue ordinaire en bois	397	262	302	297	122	131	181	142	145
			Pirogue motorisée	23	0	0	0	0	0	0	0	0
			Radeau	30	0	0	0	0	0	0	0	0
			Coque	3	0	0	0	0	0	0	0	0
			Baleinière	0	5	6	5	2	4	0	0	5

Tableau 2: Comptage du trafic de diverses embarcations sur les rivières Wamba, Bakali, Kwenge, Lukula.

Les effets des travaux d'aménagement et de balisage des rivières :

Construction de trois coques en bois. Deux coques construites le long de la rivière Wamba. Une première au pont Wamba (RN1) et une deuxième à Kenge II, respectivement par Mr MUZU Floribert (082 63 29 778) et Mr. MUNGULU KASEKA (0810017685). A Kenge II, une troisième coque est en cours de construction au niveau du pont Wamba.



Photo 1: Coque construite à Kenge II



Photo 2: Coque construite au niveau du pont Wamba

La reprise du trafic a occasionné la construction de dépôts (au pont Wamba, à Kenge II, à Kimbonga, à Kapanga ainsi que le nettoyage des aires d'accostage qui étaient invisibles car envahies par les herbes.



Photo 3: Dépôt construit au niveau du pont Wamba



Photo 4: Dépôt construit au port de Kapanga (terminus de la navigabilité de la rivière Wamba)

Exemple de multimodalité. Interconnexion de la route Kenge / Tshakalambewa (réhabilité par le PRODEKK) avec la rivière Wamba au niveau du bac de Kenge II. Et interconnexion entre la rivière Wamba et la RN1 reliant Kinshasa. Une autre interconnexion très importante se situe au bac de Bumba entre la rivière Kwenge et la route Kikwit / Pay.



Photo 5: Bois en provenance de Kapanga, stocké au pont Wamba et en destination de Kinshasa

Evacuation des produits agricoles transporté par radeau sur la rivière Kwenge.



Photo 6: Radeau de transport des produits agricoles.

Evacuation des produits agricoles par baleinière sur la rivière Kwenge.



Photo 7: Baleinières de transport de marchandises et de personnes sur la rivière Kwenge



Photo 8: Baleinières de transport de marchandises et de personnes sur la rivière Kwenge

2.2.1.3 Coût unitaire de transport des biens et des personnes sur les axes routiers et les voies fluviales d'intervention

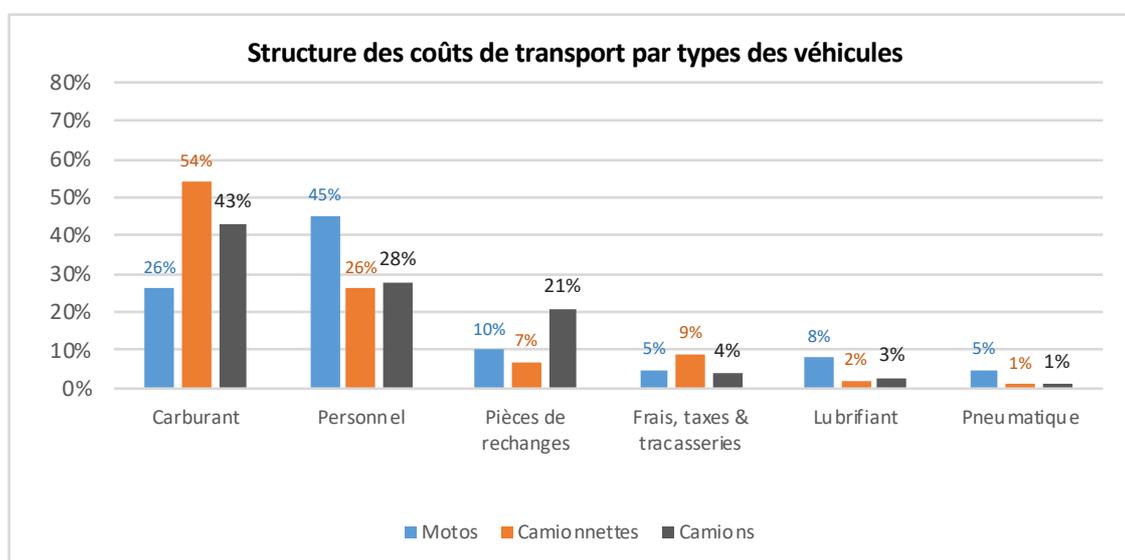
Analyse du coût du transport sur les axes routiers :

Durant le parcours du programme, il a été observé une diminution des tarifs de transport sur certains axes, ce, surtout concernant les personnes. Les axes tels que Kenge / Mosamba / Lunkuni-Wamba, Bagata / Mabenga ou en encore Bifurcation Moanza / Munzabala ont illustré des réductions allant jusqu'à plus de 50% des tarifs initiaux.

Pour mener une analyse structurelle, plutôt que se limiter sur les effets conjoncturels, nous avons réalisé une enquête formelle sur l'évolution des prix de transport sur les axes réhabilités et entretenus entre 2014 et 2017. Cette étude ressort des conclusions intéressantes que se résument sur les graphiques ci-dessous (Graphique 3). Cette analyse tient également compte de l'évolution du taux de change.

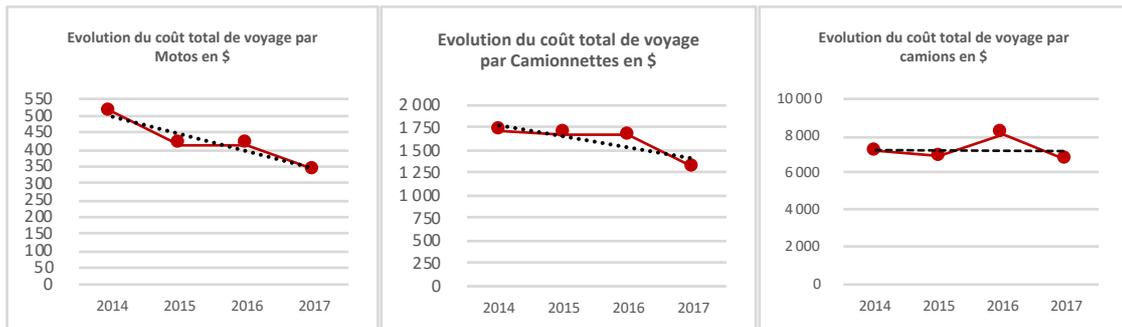
Le tarif de transport des personnes et des biens n'a quasiment pas évolué pour les camions et camionnettes, à l'exception près des motos, malgré l'accroissement de 40% du prix du carburant. Ceci est fortement attribuable à des résistances culturelles des paysans qui n'acceptent pas de changement de prix de transport, de même qu'eux-mêmes n'adaptent pas les prix de leurs produits en fonction des fluctuations du marché.

Le coût global de transport est dépendant de différentes variables principales, dont la variation des prix impactent sur le budget du voyage. Ces variables sont principalement : Carburant – Personnel - Pièces de rechanges – Lubrifiant – Pneumatique – Frais, taxes & tracasserie. Comme le démontre le graphique (Graphique 3), ci-dessous, tous les types d'engins ont comme dépenses dominantes le carburant, la prise en charge de l'équipage (personnel) et les pièces de rechange. Elles consomment ensemble 90% du budget du voyage en moyenne. Toutefois, la répartition diffère d'un type d'engins à l'autre.

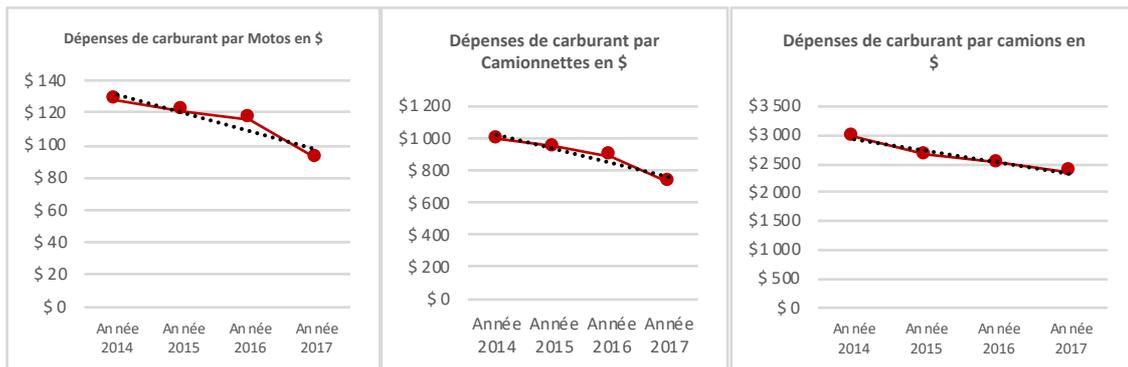


Graphique 3: Structure des coûts de transport par types de véhicules

L'analyse confirme que chacune de ces variables est dépendante du temps de parcours et de l'état des pistes utilisées. Par exemple, le traitement des points chauds a permis de réduire sensiblement la consommation en carburant des camions, le cout du séjour de l'équipage (rations, communications, soins médicaux, ...), la fréquence de rachat des pièces de rechange telles que la boîte de vitesse et les injecteurs. Tout ceci a impacté positivement sur la diminution du cout global de transport, malgré la constance du tarif payé par les utilisateurs.



Évolution des dépenses globales de voyage de carburant pour les 3 types d'engins



Évolution des dépenses de carburant pour les 3 types d'engins

En conclusion, si l'intervention n'a pas contribué directement à réduire le tarif de transports à cause des facteurs exogènes, elle a néanmoins contribué à diminuer sensiblement le niveau des dépenses affectées au coût d'exploitation des transporteurs.

Analyse du coût du transport sur les rivières :

Le coût unitaire de transport des personnes sur la rivière Wamba est passé de 7.000 FC à 5.000 FC. Et celui du sac de manioc, du sac de maïs ainsi que du sac d'arachide décortiqués est passé de 5.000 FC à 3.500 FC en moyenne pour les rivières Wamba et Bakali.

Pour la rivière Kwenge, le coût unitaire de transport de personne est resté à 12.000 FC, celui du sac de manioc, sac de maïs et sac d'arachide décortiqués à 5.000 FC, arachide non décortiquée à 4.500 Fc et huile de palme à 2.000Fc.

Pour la rivière Lukula le coût unitaire de transport de personne est de 10.000 FC, les prix de transport des marchandises sont les mêmes que pour que la rivière Kwenge.

En conclusion : on peut discerner une baisse du prix du transport sur la rivière Bakali et Wamba. Pour la rivière Kwenge, le prix du transport se maintient. Cette diminution de prix doit être attribuer au jeu de la concurrence, car il y a de plus en plus de pirogue qui font les navettes.

2.2.2 Dans quelle mesure l'outcome a-t-il été atteint ?

De manière évidente, l'outcome est atteint. D'autant plus que le temps de parcours sur le réseau réhabilité a diminué de 71%, que le volume des productions agricoles a augmenté sur plusieurs axes, que le taux de respect des barrières de pluie est de 70%, que les provinces ont eu l'expérience d'un cadre de concertation dynamique, que le niveau de connaissance des bonnes pratiques a augmenté dans la région. Tous les outputs contribuent à l'atteinte de l'outcome.

2.2.2.1 OUTCOME 1 : Les voies de communication jugées prioritaires pour l'évacuation de la production agricole sont réhabilitées et entretenues

2.2.2.1.1 Variation du temps moyen de parcours des véhicules sur les axes réhabilités et entretenus

La variation du temps moyen de parcours est en lien direct avec la vitesse que peut avoir un véhicule sur une route. Pour mesurer ses temps de parcours, nous utilisons une jeep 4x4 en bonne état. Le temps nécessaire pour couvrir un axe nous donne le temps de parcours mais aussi la vitesse moyenne de déplacement sur l'axe.

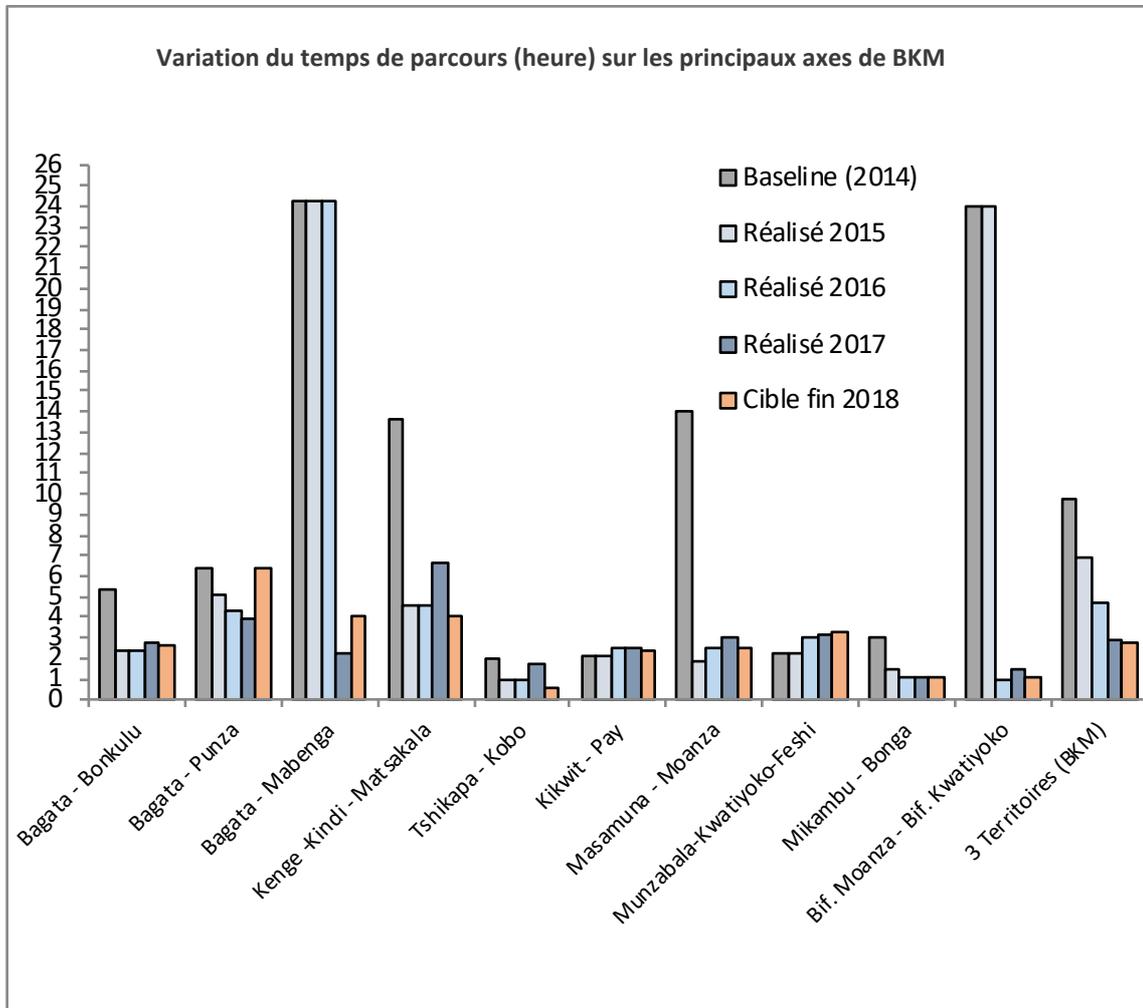
De manière générale, nous constatons que le temps de parcours (Graphique 4) est en baisse par rapport à la valeur de la baseline. Cela confirme que les réhabilitations des routes ont un impact immédiat sur le temps de déplacement sur les axes routiers.

La valeur de la cible est presque toujours atteinte et souvent dépassées. Elle est atteinte car la réhabilitation de la route permet de se déplacer plus rapidement. Elle est dépassée lorsque cela concerne des routes qui étaient très dégradées ou même des routes coupées par des points chauds insurmontables (cas de Bagata / Mabenga) et de (Bif. Moanza / Bif. Kwatiyoko.)

Quel que soit le niveau d'entretien, la route se dégrade progressivement, nécessitant un entretien périodique (entretien améliorant ou reprofilage) après une période donnée dépendant des conditions locales (trafic, pluviosité, sol, topographie ...) et estimée entre 3 et 5 ans. Ainsi donc le temps de parcours juste après la réhabilitation ne sera plus le même pendant la phase d'entretien, il augmente légèrement et progressive, suivant le niveau de

dégradation. Il augmente considérablement s'il y a arrêt de l'entretien, dû aux difficultés de reprise de l'entretien par la partie congolaise.

Conformément à la nouvelle stratégie de réhabilitation, le niveau de service de la route est maintenu en dépit du manque d'entretien suite au traitement durable des points chauds.



Graphique 4: Variation du temps de parcours (heure) sur les principaux axes de BKM

Analyse des axes routiers :

Axe Bagata / Bonkulu (106 km) : Cet axe relie la cité de Bagata au Chef-lieu de province du Kwilu (Bandundu-ville). Il est très important pour la ville de Bagata et surtout pour la ville de Bandundu-ville car il constitue la deuxième porte de sortie routière de la ville. La première étant l'axe Bandundu-ville vers Batshongo. Cet axe est sablo-argileux ou argileux. Avant les réhabilitations le temps de parcours était élevé allant jusqu'à plus de 7 à 8h en saison des pluies. Une première phase de réhabilitation a eu lieu avec des ONG et ONGD et petite PME. Le résultat était satisfaisant mais éphémère surtout au niveau des points chauds potentiels. Une deuxième phase plus longue se concentrera sur le traitement des points chauds par gravillonnage latéritique et la construction de plusieurs dalots et ponts. C'est à partir de ce moment que l'on a senti que la route tiendrait la charge du trafic. Le temps de parcours a été réduit à 2h25. Malheureusement, le coût élevé de ce traitement n'a pas permis de traiter tous les points chauds. A la suite de la suspension des travaux de réhabilitation, de nouveaux points chauds verront le jour et commenceront à augmenter le temps de parcours pour atteindre 3h.

Axe Bagata / Punza (152 km) : Cet axe relie la cité de Bagata à la RN1 (Kikwit / Kinshasa). Il est principalement de nature sablonneuse. L'axe en entier commence à Bandundu-ville pour aller jusqu'à la RN1 (à Petit Kasai). Il a été réhabilité depuis Bagata jusqu'à Petit Kasai et entretenu à l'époque par le PREPICO. Les entretiens se sont poursuivis avec le PRODEKK. Le temps de parcours a légèrement baissé dès la reprise de cet entretien de 6h30 à 5h00.

Axe Bagata / Mabenga (135km) : Cet axe était impraticable à la suite de d'un grand point chaud se situant dans une vallée inondée de plus de 360m. Il fallait réaliser un détour de de 14 heures pour rejoindre Mabenga. Pendant la saison sèche, il était possible de traverser mais avec de grandes difficultés. Un grand chantier de construction d'une digue (Ndana) de 360ml, de deux ponts de 15 m et de 10 m, ainsi que de plusieurs batteries de buses a permis de rouvrir le trafic en direction de Mabenga et des nombreux bassins de production agricole. Après les travaux de la digue de Ndana, le nouveau temps de parcours diminue fortement à 2h.

Axe Kenge /Kindi / Matsakala (163 km) ⁵: Cette route est sablonneuse et rarement sablo-argileuse sur toute sa longueur. La réhabilitation a donné de bon résultat permettant de circuler sur l'axe, non plus en 14h mais en 4h30. Il est très important car il permet aux productions agricoles du Sud de la province du Kwango de remonter vers son Chef-lieu de province Kenge.

Axe Tshikapa / Kobo (23,5 km) : La réhabilitation de cet axe et surtout la réhabilitation du bac de Kobo permettront l'accès au bassin de production de Kobo. Le connectant avec la RN1 pour l'évacuation agricole. Le temps de réhabilitation est passé de 2h à 1h. Mais celui-ci commence à réaugmenter suite à l'absence d'entretien provincial surtout au niveau d'un point chaud en pente qui amène à la rivière Bakali (bac Kobo).

Axe Kikwit / Pay (95 km) : Route réhabilitée par PREPICO et entretenu PRODEKK. Durant l'entretien de cette route, le temps de parcours était relativement stable. Mais depuis le transfert des axes en entretien à la province, les cantonniers ne sont plus pris en charge. Les pluies du début de l'année 2018 ont été dévastatrices et la route a été coupée à plusieurs reprises. Son temps de parcours a sensiblement augmenté de 2h à 3h et ses points chauds sont traités au cas par cas par des initiatives volontaires locales.

Axe Masamuna / Moanza (101 km) : Route réhabilitée par le PRODEKK puis mise en entretien. Elle est sablonneuse sur toute sa longueur. La réhabilitation a permis de diminuer le temps de parcours de 14h à 3h.

Axe Munzabala / Kwatiyoko (Feshi) (129 km) : Route réhabilitée à l'époque par le PREPICO. C'est la route alternative de l'axe Masamuna / Moanza pour aller à Feshi. Elle est reliée par l'axe Bif. Moanza / Bif. Kwatiyoko en passant par la bac de Kitona. Son temps de parcours temps progressivement à augmenter de 2h à 3h, ce qui demande un entretien réhabilitant.

Axe Mikambu / Bonga-Yassa (34) : Route très importante pour le territoire de Masi-Manimba car elle permet de relier la cité de Masi-Manimba à l'hôpital Général de Référence de BONGA. Elle facilite aussi le transport des produits agricoles vers la cité. Des travaux très coûteux ont eu lieu sur cette route notamment la stabilisation de la chaussée par un sol ciment. Le temps de parcours a fortement diminué de 3h à 1h.

Axe Bif. Moanza / Bif. Kwatiyoko (45 km) : Avant d'être coupé par des points de rupture (bac de Kitona en panne, pont cassé, dalot détruit), le temps de parcours était de près de 3h. A la

⁵ <https://youtu.be/2Lu9pJHL9Y0?list=PLgnfcBtveF5Nz9xg5vIm62bMSNconXZLq>

suite des travaux de réouverture de la route, de la construction d'un nouveau pont et dalot et surtout de la réhabilitation du bac de Kitona, la durée pour parcourir l'axe sera de 1h30.

L'analyse des temps de parcours moyen se fait sur deux cas de route distinct :

- Soit sur les routes réhabilités par le PRODEKK puis entretenue par ce dernier (Tableau 4) ;
- Soit sur les routes réhabilités et entretenues par PREPICO, et dont l'entretien est repris par le PRODEKK (Tableau 5).

Cas des routes réhabilités (Tableau 4) :

Dans le premier cas, nous voyons que pour parcourir les 7 axes de références, soit les 607,5 km il fallait près de 65 h en jeep 4x4. La cible finale a été fixée à 15 h en tenant compte du fait que nous devrions atteindre une vitesse de 40 km/h. Cela fixe la cible finale à une diminution du temps de parcours de 77 % (68 % pour les deux cas analysés simultanément). Après les travaux de réhabilitation, nous constatons que le temps de parcours chute très fortement à 19h pour parcourir les 607,5 km. Ce qui est très proche de la cible finale. Cela correspond à une diminution du temps de parcours de 71 %.

L'impact de la réhabilitation des routes est immédiat par rapport au temps de parcours et donc de la vitesse moyenne atteinte (40 km/h en jeep).

L'analyse détaillée axe par axe montre que l'entretien est utile pour maintenir le niveau de service. Le manque d'entretien, dans des conditions climatiques tropicales humides, occasionne la dégradation rapide des routes en terre en quelques mois. . Les érosions longitudinales et transversales apparaissent, les bourbiers s'installent et le temps de parcours augmente.

Cas des routes en entretien (Tableau 5) :

Dans le second cas, nous voyons que pour parcourir les 3 axes de références, soit les 376 km il fallait près de 11 h en jeep 4x4. La cible finale a été fixée à 9h20 en tenant compte du fait que nous devrions atteindre une vitesse moyenne de 40 km/h. Comme ce sont des routes qui avaient reçu une réhabilitation, la vitesse était déjà élevée sur ces axes. Cela fixe la cible finale à une diminution du temps de parcours de 13 %. Ce qui est logiquement moindre que le cas des routes à réhabiliter.

Il y a eu une période de non entretien entre la fin du PREPICO et le début du PRODEKK. Les routes se sont légèrement dégradées. La reprise de l'entretien a sans doute permis de diminuer le temps de parcours de 11h à 9h40. Ce qui est proche de la cible finale de 9h20. Cela correspond à une diminution du temps de parcours de 11%. Nous sommes proches de la cible.

Mais l'entretien est nécessaire pour maintenir le niveau de service de la route.

Dans l'ensemble, nous pouvons affirmer que les réhabilitations des routes ont vraiment impactées sur les temps de parcours en l'abaissant, sur la vitesse en l'augmentant , sur la sécurité et le confort de la route en l'améliorant.

Un autre constat est que les réhabilitations favorisent la mobilité des gens en les faisant voyager avec des délais raisonnables, en sécurité et avec plus de confort.

Objectifs & Résultats		Indicateurs	Territoire	Axe	Longueur de l'axe	Baseline (2014)	Cible fin 2018	Réalisé 2015	Réalisé 2016	Réalisé 2017
R5/1	Voies de communication réhabilitées et entretenues	Variation du temps moyen de parcours des véhicules	Bagata	Bagata - Bonkulu	106km	5h18min	2h39min	2h25min	2h22min	2h45min
				Bagata - Punza	152km	6h27min	6h27min	5h6min	4h16min	3h56min
				Bagata - Mabenga	135km	24h18min	4h	24h18min	24h18min	2h12min
			Kenge	Kenge -Kindi - Matsakala	163km	13h35min	4h5min	4h35min	4h35min	6h41min
				Tshikapa - Kobo	23,5km	2h	35min	1h	1h	1h45min
			Masi-Manimba	Kikwit - Pay	95km	2h7min	2h23min	2h7min	2h32min	2h32min
				Masamuna - Moanza	101km	14h2min	2h32min	1h50min	2h29min	3h
				Munzabala-Kwatiyoko-(Feshi)	129km	2h18min	3h14min	2h18min	2h57min	3h12min
				Mikambu - Bonga	34km	3h	1h8min	1h25min	1h4min	1h5min
				Bif. Moanza - Bif. Kwatiyoko	45km	2h38min	1h8min	2h38min	1h	1h30min
			Total	3 Territoires (BKM)	983,5km	75h43min	24h35min	47h40min	46h35min	28h39min
			%	Diminution du temps (% de gain de temps)		0%	68%	37%	38%	62%

Tableau 3: Variation du temps moyen de parcours des véhicules sur les axes de BKM

Objectifs & Résultats		Indicateurs	Territoire	Axe	Longueur de l'axe	Baseline (2014)	Cible fin 2018	Réalisé 2015	Réalisé 2016	Réalisé 2017
R5/1	Voies de communication réhabilitées et entretenues	Variation du temps moyen de parcours des véhicules sur les routes réhabilitées puis entretenues	Bagata	Bagata - Bonkulu	106km	5h18min	2h39min	2h25min	2h22min	2h45min
				Bagata - Mabenga	135km	24h18min	4h	24h18min	24h18min	2h12min
			Kenge	Kenge -Kindi - Matsakala	163km	13h35min	4h5min	4h35min	4h35min	6h41min
				Tshikapa - Kobo	23,5km	2h	35min	1h	1h	1h45min
			Masi-Manimba	Masamuna - Moanza	101km	14h2min	2h32min	1h50min	2h29min	3h
				Mikambu - Bonga	34km	3h	1h8min	1h25min	1h4min	1h5min
				Bif. Moanza - Bif. Kwatiyoko	45km	2h38min	1h8min	2h38min	1h	1h30min
			Total	3 Territoires (BKM)	607,5km	64h51min	15h11min	38h10min	36h50min	18h58min
%	Diminution du temps (% de gain de temps)		0%	77%	41%	43%	71%			

Tableau 4: Variation du temps moyen de parcours des véhicules sur les axes de BKM pour les routes réhabilitées puis entretenues par le PRODEKK

Objectifs & Résultats		Indicateurs	Territoire	Axe	Longueur de l'axe	Baseline (2014)	Cible fin 2018	Réalisé 2015	Réalisé 2016	Réalisé 2017
R5/1	Voies de communication entretenues	Variation du temps moyen de parcours des véhicules sur les routes en entretien héritée de PREPICO	Bagata	Bagata - Punza	152km	6h27min	6h27min	5h6min	4h16min	3h56min
			Masi-Manimba	Kikwit - Pay	95km	2h7min	2h23min	2h7min	2h32min	2h32min
				Munzabala-Kwatiyoko-(Feshi)	129km	2h18min	3h14min	2h18min	2h57min	3h12min
			Total	3 Territoires (BKM)	376km	10h51min	9h24min	9h31min	9h45min	9h41min
			%	Diminution du temps (% de gain de temps)		0%	13%	12%	10%	11%

Tableau 5: Variation du temps moyen de parcours des véhicules sur les axes de BKM pour les routes héritées de PREPICO puis entretenues par le PRODEKK

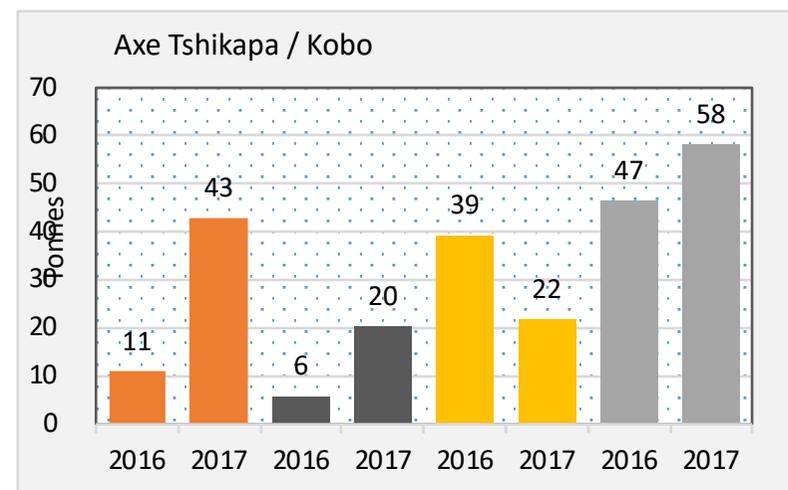
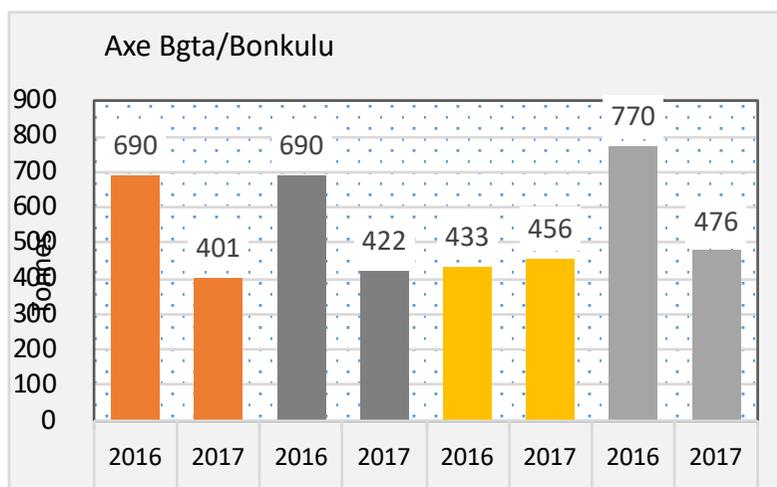
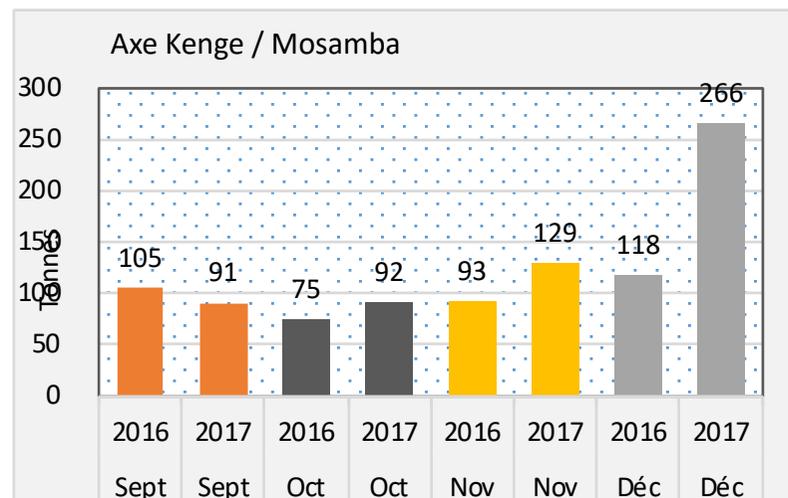
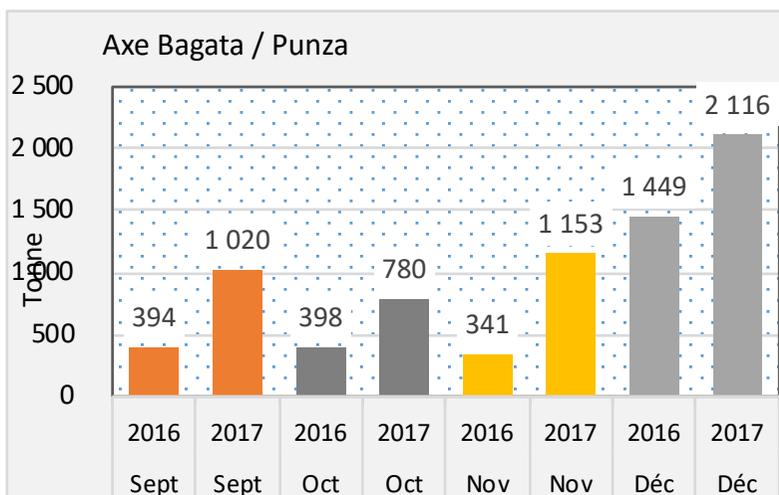
2.2.2.1.2 Variation du volume des produits agricoles évacués par les axes réhabilités et entretenus

La valeur baseline n'étant pas connue, il n'est pas possible de vérifier l'augmentation de 25% du volume des produits agricoles évacués sur les axes routier et ce, sur la durée du PRODEKK.

Mais une analyse sur quelques axes et pour une période déterminée, de Septembre 2016 à Décembre 2016 puis de Septembre 2017 à Décembre 2017, nous montre une augmentation des volumes transportés et parfois une diminution (cas de l'axe Bagata / Bonkulu).

Cet indicateur est à mettre en relation directe avec le trafic des véhicules sur les axes. Nous avons vu que c'est le trafic des motos et des petites camionnettes qui augmente. Mais il n'augmente pas suffisamment que pour faire augmenter de 25 % le volume des produits transportés.

En conclusion, nous pouvons dire que par manque de valeur baseline, par difficulté pour prélever cette donnée pendant toute la durée du programme, il ne nous est pas possible de tirer une conclusion concluante. Même si de façon flagrante, le volume transporté augmente sur certains axes.



Graphique 5: Evolution du volume des produits agricoles évacués par les axes réhabilités et entretenus entre 2016 et 2017 - tous véhicules confondus, pour les mois de Septembre, Octobre, Novembre, Décembre de 2016 et 2017, en Tonne de marchandise.

2.2.2.2 OUTCOME 2 : La gouvernance du secteur de transport (réseau multimodal) est améliorée

2.2.2.2.1 Taux de respect des barrières de pluie

Les deux grands facteurs destructeurs des routes en terre sont la pluie et la surcharge à l'essieu. L'action de la pluie est encore amplifiée lorsque le trafic est ouvert pendant une pluie. C'est la raison d'être des barrières de pluie : protéger la route quand il pleut et interdire tous trafics plusieurs heures après la pluie car il faut que la route sèche pour retrouver ses propriétés de portance.

Le PRODEKK a systématiquement placé des barrières de pluie à la fin des réhabilitations des axes. Celle-ci sont gérées par les CLER qui ont un mandat ad hoc pour cela.

En 2017, le taux de respect des barrières de pluie est de 71% (Tableau 6, moyenne pour le territoire de Bagata et de Kenge sur les axes considérés). Le système de collecte de donnée est assuré par les CLER.

La cible finale doit être de 100% car on ne peut tolérer aucune violation en la matière. Pour augmenter le respect des barrières de pluie, il serait nécessaire d'associer la PCR au CLER afin de faire de la sensibilisation dissuasive et/ ou de la répression quand il y a récurrence de la part des usagers de la route.

De nombreuses campagnes de sensibilisation ont eu lieu, mais le changement des mentalités demande du temps et de la persévérance. Le respect de la propriété est une condition indispensable pour atteindre cet indicateur.

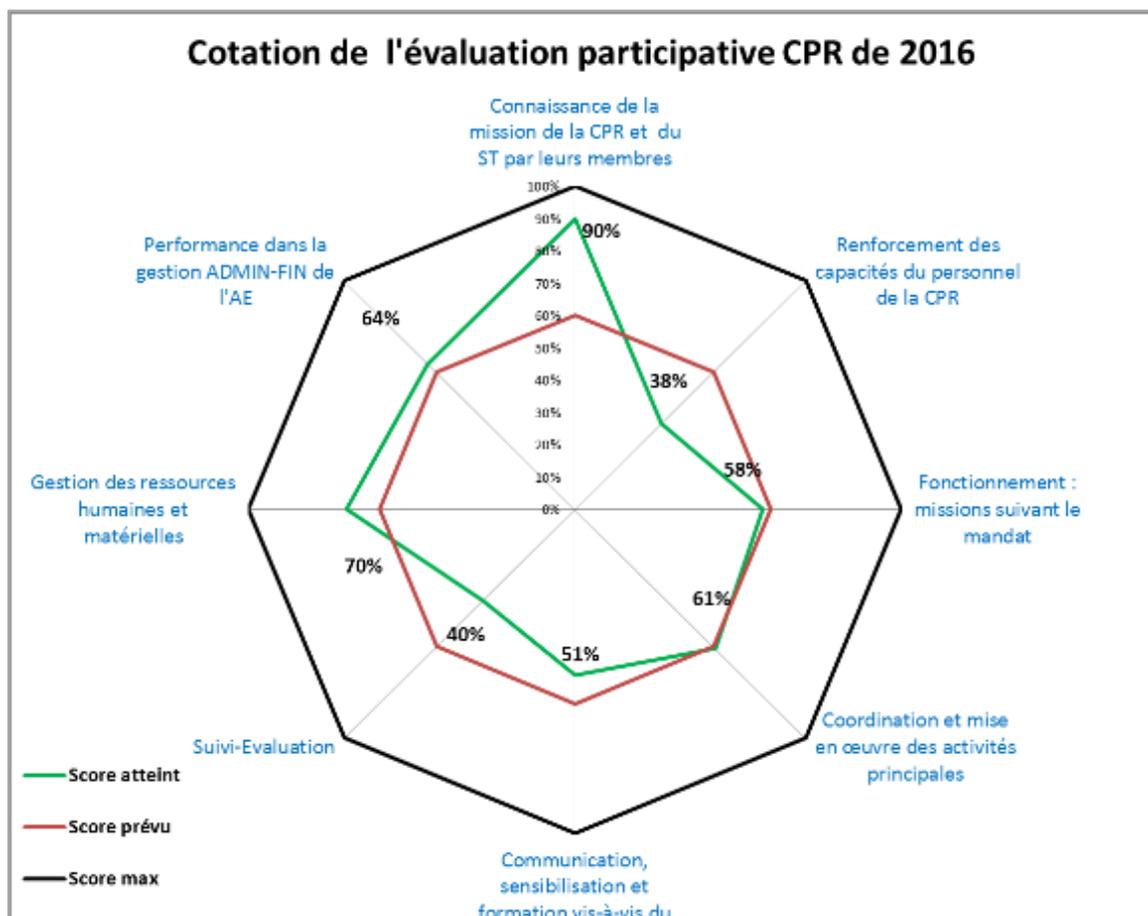
Territoire	Axe	Baseline (2014)	2015	2016	2017	Cible finale 2018
Bagata	Bagata - Bonkulu	-	-	93%	75%	100%
Kenge	Kenge -Kindi - Matsakala	-	-	-	58%	100%
Kenge	Tshikapa - Tsakala - Mbewa	-	-	-	79%	100%

Tableau 6: Taux de respect des barrières de pluie sur 3 axes de référence.

2.2.2.2.2 Présence d'un cadre efficace de concertation/coordination dans la maîtrise d'ouvrage provincial

La performance de la CPR (Commission provinciale routière) est mesurée en fonction des résultats des évaluations participatives sur base de la grille de cotation dans les Provinces du Kwilu et du Kwango. La valeur baseline est estimée à 20%. Car des dynamiques existent entre les services provinciaux en charge des matières routières. La création de la CPR a été appuyée pendant le programme et a débuté à la signature d'un Accord d'Exécution (AE). Le score prévu pour l'année 2016 est de 60%. Et la cible finale est fixée à 80% pour l'année 2018.

Le Graphique 6, ci-dessous montre la cotation de l'évaluation CPR pour l'année 2016. Elle est jugée satisfaisante puisque malgré certaine faiblesse, Elle est de 61%.



Graphique 6: Cotation de l'évaluation participative de la CPR en 2016.

A l'occasion du démembrement des provinces, une réflexion a été menée pour orienter la CPR vers un vrai cadre de concertation. La CPR Bandundu a donné lieu à deux CPR, une pour la province du Kwilu et une autre pour la province du Kwango.

Cet outil a montré une certaine efficacité lorsque son financement était assuré à 100% par le bailleur. Mais à l'échéance de l'Accord d'Exécution, l'appropriation par la province s'est fait tarder.

Malheureusement, depuis le non financement de la CPR par le projet et au regard des nombreux changements au niveau des politiques provinciaux, l'intérêt pour la concertation

s'est estompée. Une des erreurs stratégiques qui a été faite est de construire un secrétariat technique ex-nihilo, alors qu'il aurait dû être placé au sein d'un service technique d'un ministère avec les agents même de ce ministère et non des personnes recrutées pour la circonstance. Cela aurait au minimum permis au ministère de développer cette compétence.

2.2.2.2.3 Connaissance des bonnes pratiques par les usagers (transporteurs, commerçants, taxi, voyageur) et par les gestionnaires (entretien, réglementation, contrôle)

Les différentes activités liées à la vulgarisation des bonnes pratiques ont pris plus de temps que prévu. Comme il s'agit d'une enquête liée sur le changement de comportement qui nécessite généralement plus de temps d'observation (besoin de 3 ou 4 ans pour observer les changements), le programme a jugé peu opportun de mener l'étude après un court délai.

Néanmoins, au regard des indicateurs tels que le taux de respect des barrières de pluie, on peut espérer que l'indicateur va dans le bon sens.

Et à la suite de l'enquête de satisfaction publique, celle-ci a permis de voir que les bonnes pratiques seront sans doute adoptées suite à toutes les sensibilisations notamment celle donnée par le développement rural.

2.2.3 Dans quelle mesure des outputs ont-ils été atteints ?



De très nombreux outputs ont été atteints et sont objectivement vérifiables de manière quantitative en comparant les valeurs finales obtenues avec les cibles finales que nous avons fixés. De manière qualitative, de très nombreux témoignages attestent de la pertinence de l'intervention et des changements induits.

Nous pouvons dire que les outputs ont été atteints de manière satisfaisantes surtout avec les contraintes que le programme a connu comme la réduction de 3 M d'euros sur le PRODAKK impactant sur le nombre de kilomètre de route à réaliser. Ou encore la suspension des travaux de réhabilitation empêchant de poursuivre les travaux de route.

2.2.3.1 OUTPUT 1 : Un réseau multimodal de transport est réhabilité

2.2.3.1.1 Nombre de km des voies routières et fluviales réhabilitées

Nombre de kilomètres de voies routières réhabilitées :

Avec une longueur totale de 583,08 km de routes réhabilités, la cible finale initiale de 1.009,26 km, fixée au début du programme n'est pas atteinte. Mais il faut tenir compte des facteurs externes qui ont entravé la bonne marche des travaux.

En 2016, intervient une réduction budgétaire de 3 millions d'euros qui affecte le PRODAKK. Cette réduction financière oblige le PRODAKK à réduire le nombre de bassin de production priorités dans lesquels il devrait intervenir qui passe de 18 à 13 et donc les pistes desservant ces bassins.

En 2017, le gouvernement belge suspend les travaux de réhabilitation. Alors que le PRODEKK devait lancer sa troisième phase de réhabilitation du réseau routier.

Au final, PRODEKK a réhabilité 583 km de route, correspondant au maximum de ce qu'il a été autorisé à faire suite aux deux contraintes externes au programme.

La cible finale de 741,30 km aurait été atteinte si le gouvernement belge n'avait pas suspendu les réhabilitations de routes. La raison majeure de cette suspension concerne la non reprise de l'entretien des routes par la partie congolaise.

Indicateurs	Territoire	Baseline (2013)	2015	2016	2017	2018	Cible finale actualisée en 2017	Cible finale actualisée en 2016	Cible finale
Nombre de km des voies routières réhabilitées (cumulés)	Bagata	0,00	105,90	105,90	160,90	160,90	160,90	276,00	367,90
	Kenge	0,00	134,16	199,66	241,88	241,88	241,88	285,00	380,06
	Masi	0,00	101,30	146,30	180,30	180,30	180,30	180,30	261,30
	3 Territ. (BKM)	0,00	341,36	451,86	583,08	583,08	583,08	741,30	1009,26

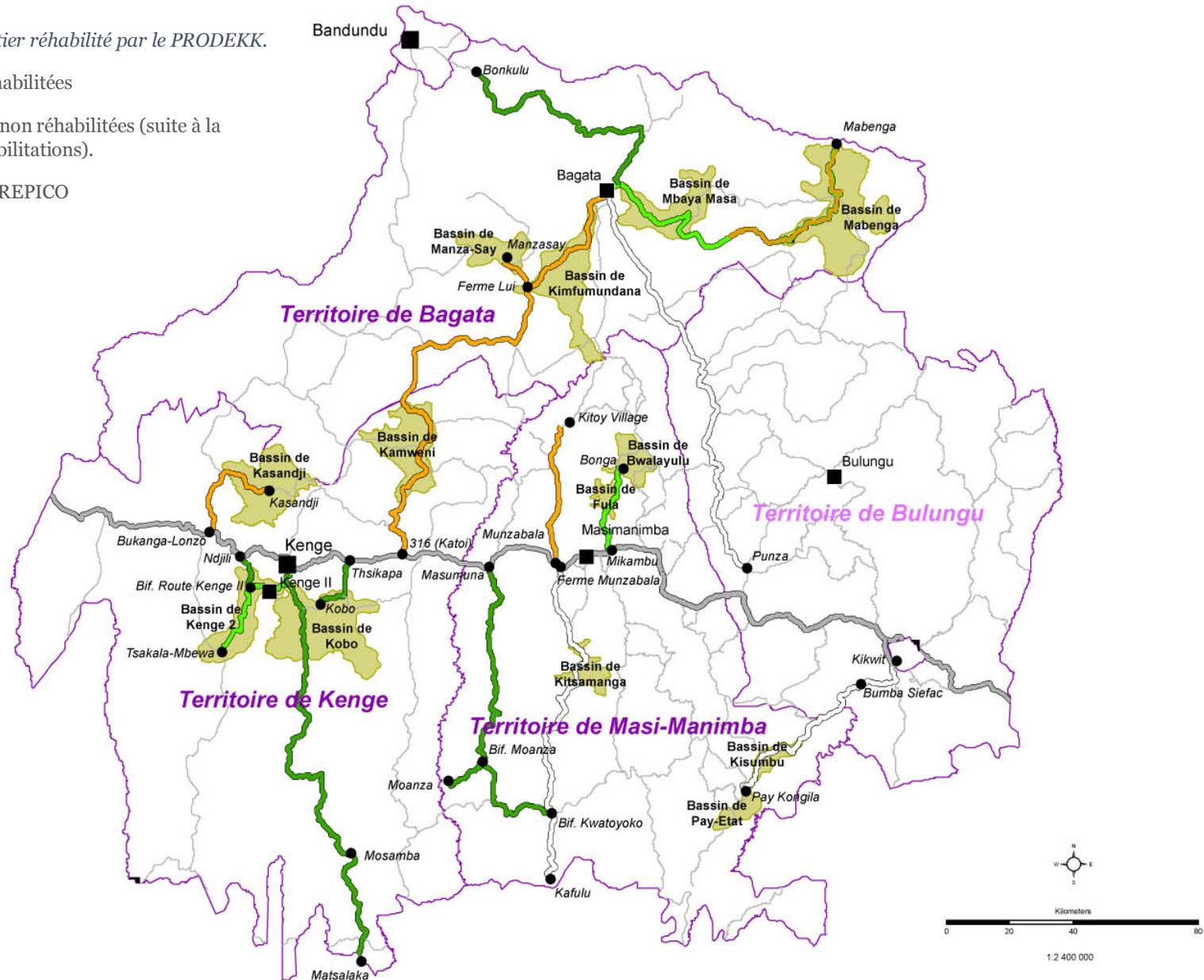
Tableau 7: Nombre de km de voies routières réhabilitées (cumulés).

Carte 1: Réseau routier réhabilité par le PRODEKK.

Axe vert : Routes réhabilitées

Axe orange : Routes non réhabilitées (suite à la suspension des réhabilitations).

Axe blanc : Axe ex-PREPICO



Nombre de kilomètres de voies fluviales réhabilitées :

La cible finale a été fixée arbitrairement sur base du DTF PRODEKK. C'est cette valeur qui sera reprise dans la matrice de S/E.

Sur base des études baseline rivière, un linéaire de 224 km de rivière a été identifié. Il concernait 4 rivières dont deux dans le territoire de Masi-Manimba (province du Kwilu), la rivière Kwenge et la rivière Lukula et deux dans le territoire de Kenge (province du Kwango), la rivière Lukula et la rivière Kwenge. Sur base de la vitesse des travaux d'aménagement des rivières constatées et suite à des limitations de trésoreries, la rivière Lukula ne fera plus partie du programme des travaux de rivières. C'est la raison qui fait que la cible finale ne sera pas atteinte complètement.

En 2016, l'achat du tout le matériel nécessaire pour les travaux sera réalisé. Et les travaux débuteront en 2017 avec la rivière Wamba, Bakali et Kwenge par la suite. Les travaux de la Wamba et de la Kwenge se feront en régie avec les CLESB tandis que la rivière Bakali fera l'objet d'un marché public avec plusieurs lots auprès des ONGD et entreprises ayant de l'expérience en la matière.

Les travaux ont consisté en l'amélioration des conditions de navigabilité, avec notamment la pose des signaux de balisage. Il y a deux types de signaux qui ont été installés : les signaux de rive faits de bois et des signaux flottants qui sont des bouées que nous mouillons afin d'isoler les dangers qui sont dans les sables ou dans des roches, pour pouvoir guider le navigateur afin qu'il navigue en toute sécurité.

Ce n'est qu'en 2018 que tous les travaux prendront fin, totalisant un linéaire de 168,5 km de rivière aménagées et balisées. La cible finale sera atteinte à 84,25 % à cause des limitations de trésorerie imposée par le siège d'Enabel.

Indicateurs	Territoire	Rivière	Depuis	Jusqu'à	Baseline (2013)	2017	2018	Cible finale
Nombre de km des voies fluviales réhabilitées (cumulés)	Kenge	Wamba	RN1	Kapanga	0,00	46,70	46,70	
	Kenge	Bakali	RN1	Munene	0,00	51,80	51,80	
	Masi	Kwenge	RN1	Kimwanza	0,00	10,00	70,00	
	Total:				0,00	108,50	168,50	200,00

Tableau 9: Nombre de km de voies fluviales réhabilitées (cumulés).



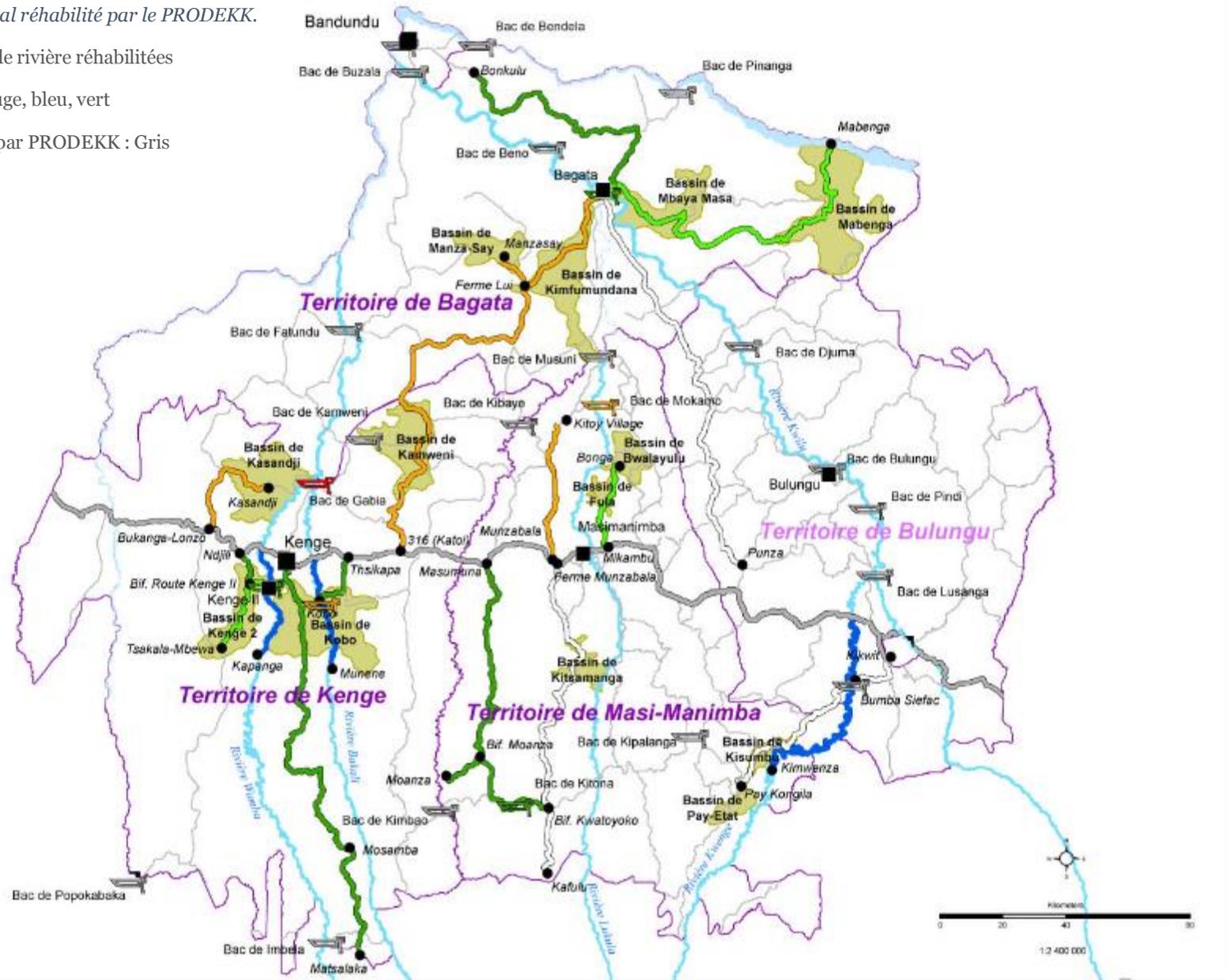
Photo 9: Travaux de desnagage sur la rivière.

Carte 2: Réseau fluvial réhabilité par le PRODEKK.

Axe bleu : Tronçons de rivière réhabilités

Bacs réhabilités : Rouge, bleu, vert

Bacs non réhabilités par PRODEKK : Gris



Photos de la Réhabilitation de la rivière Bakali :



Photo 10: Riv. Bakali PK30+370, avant travaux de desnagage



Photo 11: Riv. Bakali PK30+370, après travaux de desnagage

Quelques chiffres : Travaux des Routes VS Rivières :

Coût moyen des travaux de réhabilitations des routes en terre PRODEKK :

- Reprofilage léger : 1.500 EUR à 2.000 EUR / km (exécuté par les CLER)
- Reprofilage léger : 2.500 EUR à 3.500 EUR / km (exécuté par des Associations ou des petites entreprises)
- Rechargement de matériaux sélectionnés : 17.000 EUR à 50.000 EUR / km
- Gravillonnage : 13.000 EUR à 20.000 EUR / km
- Sols ciment : 40.000 EUR / km
- Fossés Venezuela en béton: 100 EUR / m
- Passage sous route : 5.000 EUR / pièce
- Construction de digue : 300.000 EUR à 500.000 EUR / km
- Construction de pont en béton armé : 5.000 EUR /ml
- Entretien des routes en terre : 100 EUR / km
- (pour référence ; Asphaltage : 1.000.000 EUR / km)

Coût moyen des travaux de réhabilitation des rivières :

- Aménagement et balisage des rivières : 1.500 EUR à 2.000 EUR / km (exécuté par les CLESB)
- Entretien des rivières : 50 EUR / km

2.2.3.1.2 Nombre des ouvrages d'art (ponts et bacs) réalisés

Nombre de ponts réalisés :

La cible finale a été fixée arbitrairement parce que l'étude baseline routes et ponts a pris du retard dans son attribution. Au final, on se rend compte que le besoin était énorme. Heureusement, le PRODEKK a été à la hauteur de la tâche et a pu faire tous les ponts.

Soit 201 ml de pont ont été réhabilités, pour un total de 19 ponts dont 17 ponts construits en béton armé et 2 ponts métalliques. Les ponts réhabilités ont permis de relier un linéaire cumulé de 286 km de routes.

Mention particulière pour les ponts Lubui 1 (15m) et Lubui 2 (10m), qui se trouve sur l'axe Bagata / Mabenga et qui permettent de relier 135 km de routes avec un gain de temps de parcours très élevé. Il n'est plus nécessaire de faire un très grand détour de 14h quand on quitte Bagata pour se rendre à Mabenga. La route passant par la digue de Ndana est une voie directe. Ce chantier a été exécuté de manière très satisfaisante par l'OR à la plus grande satisfaction des riverains.

Un autre pont majestueux de 27 m (pont Impata-eku) a été réalisé dans le territoire d'Idiofa et permet de relier la cité d'Idiofa avec la RN1 pour se rendre à Kikwit ou à Kinshasa. Ce pont métallique sera très certainement sollicité par les camions qui vont au Kasai, dès la route Idiofa / RN1 aura reçu une réhabilitation bien nécessaire.

Cette intervention tient compte de la nouvelle stratégie de réhabilitation. Il faut réhabiliter les ouvrages d'art avant la réhabilitation complète de la route pour supprimer les points de rupture.

Indicateurs	Territoire	Baseline (2013)	2015	2016	2017	Cible final
Nombre de ml des ouvrages d'art « ponts » réalisés (cumulés)	Bagata	0,00	7,00	37,50	47,50	21,17
	Kenge	0,00	37,00	37,00	42,00	21,17
	Masi	0,00	36,00	64,00	111,50	21,17
	3 Territ (BKM)	0,00	80,00	138,50	201,00	63,50

Tableau 10: Mètres linéaires de ponts réalisés

Exemple de réalisation de pont :



Photo 12: Pont Impata-Eku avant la mise en place du nouveau pont.



Photo 13: Pont Impata-Eku dans le territoire d'Idiofa (27 m), permettant de relier la cité d'Idiofa à la RN1 pour se rendre à Kikwit ou à Kinshasa.



Situation avant

Situation après construction

Photo 14: Pont Mazamba (5ml), axe Kenge / Tshakalambewa.

Nombre de bacs réalisés :

L'indicateur est également atteint. Tous les six bacs programmés ont été réhabilités.

Un bac neuf de 35 T a été affecté à Bagata⁶. Il permet de relier le chef-lieu de province de Bandundu-ville à la RN1 et constitue une variante par rapport à l'axe qui va vers Batshongo. C'est donc un bac stratégique.

Cinq bacs sont réhabilités, dont le bac de Kitona et Mokamo dans le territoire de Masi-Manimba, le bac de Kenge II, Kobo et Gabia dans le territoire de Kenge. Ces bacs permettent de relier un important linéaire de route entre les grands centres. En parallèle de la réhabilitation des bacs, les embarcadères étaient également réhabilités ou reconstruits.

Pour la sécurisation de l'exploitation de ces bacs, il a fallu renflouer d'anciens bacs coulés. Le renflouement d'un bac à Kenge II et de deux bacs à Kobo permet la traversée dans de bonne condition et constitue des grands travaux d'aménagement des rivières Wamba et Bakali.

Le renforcement de capacité de 30 équipages bacs pour les 11 bacs a permis la maîtrise de l'ouvrage provincial de type bac, la conscientisation des équipages et l'augmentation de notre de technicien dans le parc bac de Kwilu et Kwango.

L'élaboration des manuels pour les équipages bacs leur permet d'avoir des documents de référence pour leur intervention. Pour la première fois le manuel sur l'entretien de bac à traîlle est rédigé et présenté aux équipages bacs du Kwilu et Kwango.

Indicateurs	Territoire	Baseline (2013)	2015	2016	2017	2018	Cible finale
Nombre de ml des ouvrages d'art « bacs » réalisés (cumulés)	Bagata	0	500	500	500	500	500
	Kenge	0	0	220	220	280	280
	Masi	0	60	60	60	260	260
	3 Territ (BKM)	0	560	780	780	1040	1040

Tableau 11: Mètres linéaires couvert par des bacs réhabilités (ml).

⁶ https://youtu.be/New_vFCf5k

Bac de Bagata (Province du Kwilu, territoire de Bagata) :

Le bac type, catamaran, d'une capacité de 35 tonnes a été construit par la société Meuse et Sambre avec le financement du PRODEKK. Ce bac a remplacé un vieux ambidrome de 20 tonnes dont la capacité était limitée par rapport au besoin d'évacuation des produits agricoles du territoire de Bagata. L'installation du bac de Bagata permet non seulement de relier les bassins de production de Mbayamasa, Mabenga et Kimfumu-Ndana mais aussi d'inciter la production agricole, de sécuriser les traversées sur les rivières Kwilu et Inzia et de rapprocher la ville de Bandundu et de Kikwit au territoire de Bagata. Il a été associé à l'installation de ce bac neuf, la construction de trois embarcadères dont l'exploitation comme zone d'accostage permet d'éviter des accidents dénombrés autrefois, avec le renversement des camions aux accès du bac.



Photo 15: Ancien Bac de Bagata qui était poussé par une petite baleinière en métal.



Photo 16: Nouveau Bac de Bagata de 35 Tonnes (appui PRODEKK).

A Bagata, après la formation, deux équipages sont capables d'assumer la fonction du commandant, il y a plus de conscience dans leurs interventions qu'auparavant.



Rive Bagata



Rive Punza



Rive Punza

Photo 17: Construction de 3 embarcadères à Bagata.

Bac de Kitona (Province du Kwilu, territoire de Masi-Manimba) :

Le bac de Kitona permet de relier la route de Masamuna et de Munzabala par une bretelle.



Photo 18: Bac de Kitona échoué dans la rivière.



Photo 19: Bac de Kitona réhabilité par l'OR bacs avec l'appui du PRODADEKK.

Bac de Kenge II (Province du Kwango, territoire de Kenge) :

L'ambidrome Kenge II, d'une capacité de 15 tonnes port en lourd, installé en 2014 en remplacement d'un trimaran de 25 tonnes, type traditionnel qui avait coulé. Une année après, suite aux pannes du système de propulsion, relevage et direction, le bac était en arrêt.

La durée des travaux était de 14 jours. Les travaux ont consisté au reconditionnement du bac, l'installation de la signalisation sonore et lumineuse, au reconditionnement de deux moteurs Huffeng de 45 CV, des vérins de relevage et de direction et au remplacement de l'hélice et des quatre batteries.

Ce bac permet de rapprocher la ville de Kenge au bassin de production de Kenge II. Il permet d'éviter le contour passant par ndjili ou bukanga lonzo en prenant le raccourci allant directement à Tshakala Mbewa.



Photo 20: Bac de Kenge II avant réhabilitation.



Photo 21: Bac de Kenge II réhabilité par l'OR bacs avec l'appui du PRODEKK.



Photo 22: Activité de renflouement des bacs à Kenge II par l'OR bacs avec l'appui de PRODEKK

Bac de Kobo (Province du Kwango, territoire de Kenge) :

Sur la rivière Bakali à Kobo, il y a plus d'une dizaine d'année, un bac de type traditionnel avait coulé. Pour faciliter la traversée, l'office des Routes avait mis à la disposition de la population sur la demande d'un bâtonnier, monsieur Matadi Wamba ressortissant de la chefferie de Pelende, une coque. Un mois après ce don, il y a avait des infiltrations d'eau dans cette coque. Durant tout le temps de la traversée les passagers devaient évacuer l'eau. Il y a eu plusieurs noyades avec des dégâts matériels énormes mais pas de mort d'hommes pour la simple raison que la plupart des passagers qui se trouvaient dans cette embarcation savaient nager.

Kobo est l'un des bassins de production priorisé pour les interventions de PRODADEKK. Après la réhabilitation de l'axe Tshikapa / Kobo, pour assurer la continuité de la route, deux points de rupture ont été supprimés, en construisant un pont et en réhabilitant le bac Kobo.

En effet, le bac réhabilité a permis de réduire la distance entre Kenge et le bassin de Kobo. De la chefferie de Pelende (bassin de Kobo), pour arriver à Kenge on parcourt seulement 11 km en passant par Swakapende alors que du bassin de Kobo vers Kenge en passant RN1 fera plus de 55 km.

Pour sécuriser les traversées par bac, les accès (embarcadères) et quatre bittes d'amarrages côtiers ont été construits, deux vieux bacs coulés ont été complètement renfloués. Ces travaux réalisés par la méthode HIMO ont donné de l'emploi à la population et favorisé l'augmentation de revenu de quelques ménages.



Photo 23: Baleinière métallique permettant la traversée de la rivière Bakali.

Dans le fond de l'image (Photo 23), on aperçoit le futur bac de Kobo qui attend d'être réhabilité par le PRODEKK.



Photo 24: Bac de Kobo réhabilité par l'OR bacs avec l'appui du PRODEKK



Photo 25: Approche HIMO pour les travaux de renflouement des bacs à Kobo.

Bac de Gabia (Province du Kwango, territoire de Kenge) :

Le bac de Gabia d'une capacité de 20 tonnes port en lourd avait échoué depuis une vingtaine d'années, dû à des dispositifs de direction (treuils, poulies de renvoi), aux contrepoids et au système téléphérique, installés, non compatibles. Le bac échoué a favorisé la déviation du lit de la rivière Bakali et la création d'un îlot.

Du 7 juillet au 11 Septembre 2018, le bac Gabia a été complètement réhabilité. Avec ce bac, on a réduit la distance entre Kenge et le bassin de Gabia. De Kenge à Gabia en passant par le bac réhabilité, on fait 26 km alors que sans la Réhabilitation du bac, par la route de 12 femmes, on devrait faire plus de 60 km pour arriver à Gabia. Le bac a permis de rapprocher le bassin de production à la ville (zone de consommation).

A Gabia les équipages ont été formés, pour être capable d'ausculter leur propre bac. Etant au départ pêcheurs, ils sont devenus des techniciens capables de répondre à différents problèmes techniques. La population ne veut plus traverser par pirogue parce que la traversée par bac est plus sécurisante.

Pour sécuriser les traversées, un système téléphérique et les accès ont été construits suivant les règles d'art.



Photo 26: Construction d'un nouveau système de téléphérique pour le bac de Gabia



Photo 27: Bac de Gabia avant la réhabilitation.



Photo 28: Bac de Gabia avant réhabilitation.



Photo 29: Bac de Gabia réhabilité par l'OR bacs avec l'appui de PRODEKK.

Autres infrastructures :

Construction des bureaux d'antenne PRODADEKK, de garage et de nombreux entrepôts de stockage de produits agricoles.



Photo 30: Antenne PRODADEKK de Masi-Manimba.



Photo 31: Antenne PRODADEKK de Kenge.



Photo 32: Antenne PRODADEKK de Bagata (en phase de construction).



Photo 33: Entrepôt PRODADEKK de stockage à Kikwit



Photo 34: Garage PRODADEKK à Kikwit.



Photo 35: Dépôt de stockage des produits agricoles.

2.2.3.1.3 Mètre-linéaire des points chauds traités (rechargement et/ou gravillonnage)

Les mètres linéaires de points chauds traités sont largement supérieurs à la valeur cible de 25.000 ml.

La naissance des points chauds suite au non-respect des bonnes pratiques d'utilisation du réseau, les intempéries, le trafic lui-même vont demander de la vigilance et nécessiter le traitement des points chauds naissants à tous moments.

Le traitement durable des points chauds permet d'assurer la continuité du trafic. Et en dépit d'un entretien faible, le risque d'apparition des points de rupture est réduit.

Indicateurs	Territoire	Baseline (2013)	2015	2016	2017	Cible finale
Nombre de ml des points chauds traités par rechargement et/ou gravillonnage (cumulés)	Bagata	0	12439	19169	19169	8333
	Kenge	0	0	19840	19840	8333
	Masi	0	1200	13350	13350	8333
	3 Territ (BKM)	0	13639	52359	52359	25000

Tableau 12: Nombre de ml des points chauds traités par rechargement et/ou gravillonnage (cumulés).

Exemple de traitement de points chauds :

Axe Mikambo / Bongo-Yassa :



Photo 36: Traitement des points chauds sur l'axe Mikambo / Bongo-Yassa (Réalisation d'un sol ciment et de fossés en béton).



Photo 37: Traitement des points chauds de l'axe Mikambu / Fula / Bonga-Yasa (2015), situation avant et situation après.

Axe bifircation route de Masamuna / Munzabala :



Photo 38: Travaux de réouverture de l'axe Village Mutselenge / Bac Kitona / Route de Feshi exécuté par des PME (Situation avant et situation après les travaux de réouverture).



Photo 39: Première phase de la construction de la digue de Ndana.



Photo 40: Construction du Pont Lubui 1, lors de la première phase de construction de la digue de Ndana.



Situation avant



Situation après construction de la digue

Photo 41: Deuxième phase de la construction de la digue de Ndana.



Photo 42: Pose d'une batterie de buses par l'(OR) sur la digue de Ndana, axe Bagata / Mabenga.

La construction de cette digue ⁷(360m) renoue l'espoir d'une immense population enclavée et permettra de redynamiser l'activité agricole de toute une région. L'évacuation des produits agricoles du bassin de production de Mabenga pourront reprendre avec facilité sans devoir faire un détour de plus de 14h.

⁷ <https://youtu.be/DHnfWAQf5n4>

2.2.3.2 OUTPUT 2 : Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales

2.2.3.2.1 Nombre de Kilomètre entretenus

Pour une bonne stratégie d'entretien des routes en terre, il est indiqué après avoir fait la réhabilitation, de mettre en place un système d'entretien routier. Le PRODEKK l'a fait sur l'ensemble du réseau routier réhabilité en s'appuyant sur les CLER. Le suivi de l'entretien était assuré par les Ingénieurs de la DVDA.

La valeur baseline correspond aux kilométrages des routes héritées de PREPICO, soit un linéaire de 941 km qui se trouve dans le territoire de Masi-Manimba, Bagata, Bulungu et Idiofa (Tableau 13). Le PRODEKK a assuré le financement de l'entretien par des CLER, depuis le début du programme. Pendant la durée du programme de nouvelles routes réhabilitées se sont ajoutées aux routes déjà entretenue.

Très vite, le montant de l'entretien annuel a atteint un chiffre record de 1.000.000 EUR par an.

Sur les 941 km de route entretenue au début du programme, 564 km se trouvait dans le territoire de Idiofa et Bulungu (hors de la zone d'action du PRODEKK). Le PRODEKK a attendu le démarrage effectif du programme PAPA KIN pour pouvoir céder ces routes pour 1/3 à la province avec l'appui des fonds FONER et pour 2/3 à PAPA KIN, soit un total de 564 km de route cédées.

Indicateurs	Territoire	Baseline (2013)	2015	2016	2017	2018	Cible Finale 2018
Nombre de km entretenus pour l'année « n »	Bagata	153	259	259	259	0	79
	Kenge	0	121	187	44	0	57
	Masi	224	338	338	36	0	101
	Id.+Bul.	564	0	0	0	0	0
	3 Territ (BKM)	377	718	784	339	0	237
Taux de cession			0%	0%	64%	100%	75%

Tableau 13: Nombre de kilomètre entretenus pour l'année "n"

Par la suite un planning de transfert des routes à la province a été présenté à chaque SMCL (Tableau 14, Carte 3). Il a pour but de remettre à la province les routes à entretenir de façon progressive en 3 phases et cela pendant la durée du programme. C'est la raison pour laquelle le nombre de kilomètre de route en entretien à la fin du programme est de 0 km.

Pour permettre aux provinces d'arriver à financer l'entretien, nous leurs avons suggérer de réduire la présence des cantonniers de 50%. Ainsi, le coût sera de moitié (Tableau 14).

Malheureusement, à ce jour, les provinces n'ont pas pu dégager les lignes budgétaires nécessaires pour cette reprise d'entretien et n'ont pas pu compter sur le FONER pour un financement en continu de ce réseau routier.

Pour essayer de pallier à cet état de fait, nous accompagnons les provinces dans un lobbying à destination du FONER et au niveau des secteurs nous suscitons des activités de Recherche-Action.



Photo 43: Travaux d'entretien de la route réalisés par le CLER sur l'axe Kenge / Tshakalambewa.



Photo 44: Travaux d'entretien par le CLER.



Photo 45: Végétalisation des accotements de la route par les CLER.

Juillet 2017 KWILU				Juillet 2017 KWANGO			
Territoire	Axe	km	USD / mois	Territoire	Axe	km	USD / mois
Masi	Munzabala / Kafulu	129		Kenge	Kenge / Matsalaka	163	
Masi	Kikwit / Pay-Kongila	95					
		224	11 200 USD			163	8 150 USD
Décemb. 2017 KWILU				Décemb. 2017 KWANGO			
Territoire	Axe	km	USD / mois	Territoire	Axe	km	USD / mois
Bagata	Bagata / Punza	152		Kenge	Ndjili / Kenge II	13	
Bagata	Bagata / Ndana	55		Kenge	Tshikapa / Kobo	23,5	
Masi	Masamuna / Moanza	101					
Masi	Bif Moanza / Bif Munzabala	45					
		353	17 650 USD			36,5	1 825 USD
	cumul	577	28 850 USD		cumul	199,5	9 975 USD
Mai 2018 KWILU				Mai 2018 KWANGO			
Territoire	Axe	km	USD / mois	Territoire	Axe	km	USD / mois
Bagata	Bagata / Bonkulu	106		Kenge	Kenge / Tshakala-Mbewa	42	
Masi	Mikambu / Bongo-Yasa	34					
		140	7 000 USD			42	2 100 USD
	cumul	717	35 850 USD		cumul	241,5	12 075 USD

Tableau 14: Phasage du transfert de l'entretien des axes réhabilité par Enabel, à la province du Kwilu et à la province du Kwango de 2017 à 2018.

2.2.3.2.2 Nombre de CLER, CLESB et CoordiCLER (appuyés et accrédités)

La valeur baseline de 47 CLER, correspond aux CLER présent sur les axes en entretien par PREPICO et repris par le PRODEKK.

Pour le nombre de CLER mis en place, il faut comprendre les CLER installés, mais aussi appuyés financièrement et techniquement par le PRODEKK.

Les 33 CLER d'Idiofa et Bulungu seront cédés pour 1/3 à la province et pour 2/3 à PAPA KIN lors de la reprise de l'entretien par la province.

La cible finale de 63 CLER et CoordiCLER n'est pas atteinte essentiellement pour les raisons de la suspension des travaux de réhabilitation par le gouvernement belge et l'abandon de BP lors de la réduction budgétaire de 3 millions d'euros du PRODAKK. L'appui de ces CLER étant prévus dans la cible finale.

Dans le territoire de Bagata, la réhabilitation de la suite de l'axe de Mabenga n'a pas eu lieu (3 CLER non actifs), de même pour la réhabilitation de l'axe 316 (3 CLER non actifs).

Dans le territoire de Kenge, l'axe N'djili / Kenge Iia reçu un financement du FONER (1 CLER non actif pour PRODEKK), la réhabilitation de l'axe 316 / Kolokoso n'a pas été effective (2 CLER non actifs) et de même pour l'axe Bukango-Lonzo / Kasanji (2 CLER non actifs).

Dans le territoire de Masi-Manimba : la réhabilitation de l'axe Munzabala / Kitoy n'a pas été réalisée (3 CLER non actifs).

	Territoire	Baseline (2013)	2015	2016	2017	2018	Cible Finale
Nombre de CLER et CoordiCLER (mis en place)	Bagata	6	11	11	13	13	19
	Kenge	0	6	9	13	15	20
	Masi	8	14	16	21	21	24
	Id+Blgu	33	33				
	3 Territ (BKM)	47	64	36	47	49	63

Tableau 15: Nombre de CLER, CLESB et CoordiCLER (mis en place)

Pour les CLESB, la cible finale de 9 CLESB n'est pas atteinte car la rivière Lukula n'a pas été réhabilitée. Ce qui donne 2 CLESB non actifs.

	Territoire	Rivière	Baseline (2013)	2017	2018	Cible Finale
Nombre de CLESB (mis en place)	Kenge	Wamba	0	2	2	2
	Kenge	Bakali	0	2	2	2
	Masi	Kwenge	0	3	3	3
	Masi	Lukula	0	0	0	2
		Total:		0	7	7

Tableau 16: Nombre de CLESB (mis en place)

Le principal enjeu du programme sera la reprise de l'entretien par la province et donc du financement des CLER ou de toutes autres structures de cantonnement manuel par la province pour assurer l'entretien des routes de desserte agricole.

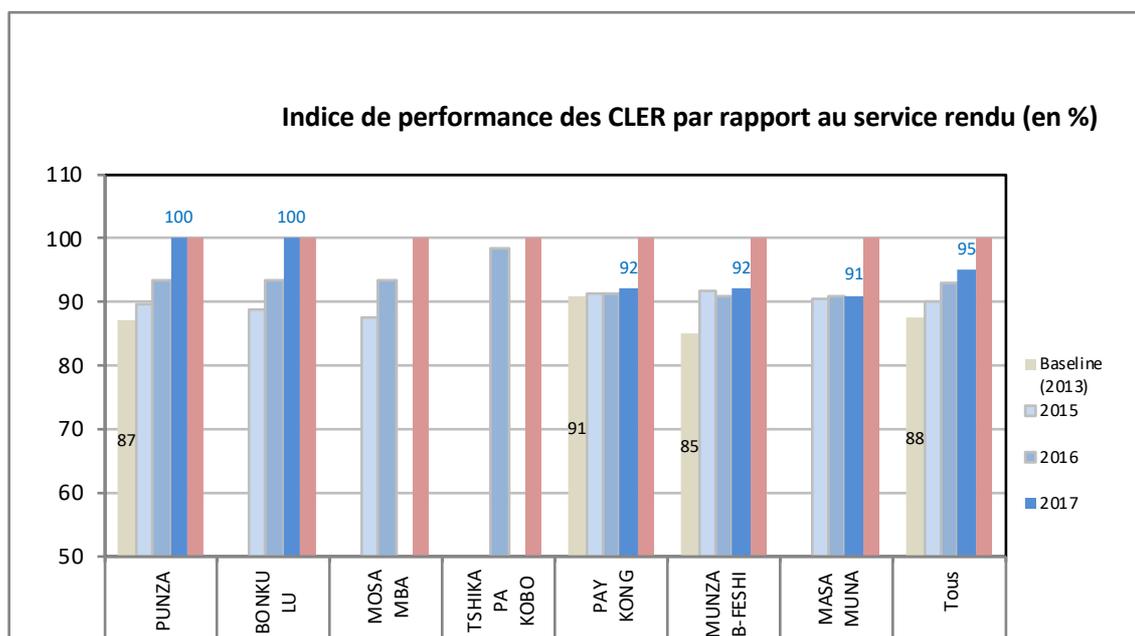
2.2.3.2.3 Indice de performance de CLER par rapport au service rendu

L'indice de performance des CLER est basé sur le calcul d'une fiche d'abattement. Cette fiche doit refléter la qualité de la route sous l'angle de niveau de service atteint. L'indicateur final est de 100%, ce qui correspond à une route sans défaut. La valeur baseline est présente pour les CLER PREPICO qui était en place au début du programme.

L'analyse montre que la valeur de 2017 est très élevée (95%, Graphique 7), tout comme les valeurs des autres années. Ce qui voudrait dire que la cible est presque atteinte, même si on a décelé quelques écarts dans les chiffres.

Pour réduire ce risque nous devrions trouver un outil (D4D) qui permette de faire ce travail sans sentiment. De plus, il permettrait d'obtenir la signature électronique de la route et de pouvoir aisément la comparer au cours du temps (analyse spatio-temporelle). Il serait recommandé l'utilisation de telles applications. Avec le positionnement GPS, il permettrait d'orienter les cantonniers sur les zones de ralentissement.

Clairement, nous devons nous orienter vers le niveau de service d'une route pour mesurer l'indice de performance du CLER.



Graphique 7: Indice de performance des CLER par rapport au service rendu (en %)

FICHE D'ÉVALUATION PHYSIQUE DE L'ENTRETIEN (CTB-PRODADEKK)

CLER DE: ITO MISA

DATE: 20/09/2015

TERRITOIRE DE: BALATA

AXE: BALATA - BDNKILU

DE P.K. 77 à P.K. 104+000

KMS D'ENTRETIEN: 27

CONTRAT N°: _____

	Défauts	Dimensions	Gravité	Abattement	Kms cumulés	Abattement réel	
CONFORT DE L'USAGER	ORNIERAGE ou Profil en W	< 5 cm	Niveau 1	-30%			
		5 cm < déformation < 10 cm	Niveau 2	-65%			
		déformation > 10 cm	Niveau 3	-100%	1,100	4,07	
	TÔLE ONDULÉE	< 2 cm		Niveau 1	-30%		
		2 cm < flèche < 5 cm		Niveau 2	-65%		
		flèche > 5 cm		Niveau 3	-100%		
	RAVINES	< 5 cm		Niveau 1	-30%		
		5 cm < profondeur < 10 cm		Niveau 2	-65%		
		profondeur > 10 cm		Niveau 3	-100%	0,300	1,11
	NIDS DE POULES ou BOURBIERS	moins de 5 nids de poule de $\phi < 0,5$ m par 100 m		Niveau 1	-30%		
		entret 5 et 20 nids de poule de $\phi < 0,5$ m par 100 m ou moins de 5 nids de poule de $\phi > 1$ m		Niveau 2	-65%		
		plus de 20 nids de poule de $\phi < 0,5$ m par 100 m ou plus de 5 nids de poule de $\phi > 1$ m		Niveau 3	-100%		
DURABILITE	DEGRADATION DU SYSTÈME DE DRAINAGE	Fossés érodés ou ensablés	Niveau 1	-30%	1,500	1,67	
		Fossés fortement érodés nécessitant une lutte anti-érosifs	Niveau 2	-50%			
		Fossés à rouvrir	Niveau 3	-70%	0,600	1,56	
	PRÉSENCE D'HERBES SUR LA CHAUSSEE	hauteur > 30 cm	Niveau 2	-50%	1,600	1,11	
ABATTEMENT TOTAL						10,15	
POURCENTAGE DE RECEPTION= 100% - ABATTEMENT TOTAL						89,85	

Calcul abattements réels= (Abattement*Kms cumulés)/ Kms d'entretien

Niveau 1= légère dégradation peu sensible à l'usager
 Niveau 2= Dégradation moyenne et sensible à l'usager
 Niveau 3= Dégradation très forte



Signature

Pour la CTB-PRODADEKK

Signature
 Et Boskin

FICHE D'ÉVALUATION PHYSIQUE DE L'ENTRETIEN

CLER DE:					DATE:/ /
TERRITOIRE DE:					
AXE:					
DE P.K. à P.K. :					
KMS D'ENTRETIEN:					CONTRAT N°:

Défauts	Dimensions	Gravité	Abattement	Kms cumulés	Abattement réel
ORNIERAGE ou Profil en W	2 cm < Déformation < 5 cm	Niveau 2	-65%		
	déformation > 5 cm	Niveau 3	-100%		
TÔLE ONDULÉE	2 cm < flèche < 5 cm	Niveau 2	-65%		
	flèche > 5 cm	Niveau 3	-100%		
RAVINES	2 cm < profondeur < 10 cm	Niveau 2	-65%		
	profondeur > 10 cm	Niveau 3	-100%		
NIDS DE POULES ou BOURBIERS	moins de 5 nids de poule de Ø < 0,5 m par 50 m	Niveau 1	-30%		
	entre 5 et 20 nids de poule de Ø < 0,5 m par 50 m ou moins de 5 nids de poule de Ø > à 1 m	Niveau 2	-65%		
	plus de 20 nids de poule de Ø < 0,5 m par 50 m ou plus de 5 nids de poule de Ø > à 1 m	Niveau 3	-100%		
DEGRADATION DU SYSTÈME DE DRAINAGE	Fossés à gabarit insuffisant	Niveau 1	-30%		
	Fossés fortement érodés ,ensablés ou à rouvrir	Niveau 2	-65%		
PRESENCE D'HERBES	hauteur > 30 cm et élagage insuffisant	Niveau 2	-65%		
POINTS DE RUPTURE DE TRAFIC	Bourbiers, érosions importants et autres	Niveau 4			-25%
ABATTEMENT TOTAL					

Calcul abattements réels= (Abattement*Kms cumulés)/ Kms d'entretien					
Niveau 1= légère dégradation peu sensible à l'utilisateur					
Niveau 2= dégradation moyenne et sensible à l'utilisateur					
Niveau 3= dégradation très forte					
Niveau 4= dégradation coupant le trafic pendant un certain temps					
Pour le CLER			Pour la Enabel		

2.2.3.3 OUTPUT 1 : Les bonnes pratiques de gestion et d'utilisation du réseau multimodal de transport sont promues

2.2.3.3.1 Nombre de barrières de pluie installées

La valeur cible a été fixée en prenant le nombre de kilomètre de route à réhabiliter (1.000 km, DTF) et en le divisant par 25. Ce qui donne une barrière tous les 25 km (valeur théorique).

En pratique, les barrières de pluie sont placées à des endroits stratégiques pour protéger des portions de route sensibles. Donc, le chiffre pouvait varier à la hausse comme à la baisse. Seul, une bonne étude baseline route pouvait nous donner un chiffre plus réaliste et qui tienne compte de la nature des sols, des pentes etc du réseau.

En 2018, 45 barrières de pluie sont placées sur le réseau. Et 6 anciennes barrières sont à réparer avant placement. La cible très théorique sera donc atteinte dès qu'elles seront sur le réseau.

Aux endroits des barrières de pluie, nous avons placés des panneaux avec des messages sur le VIH / SIDA.

La problématique des barrières de pluie, c'est qu'il faut un gestionnaire présent pour la faire fonctionner. Et qu'il puisse aussi se faire respecter. Avec les difficultés de la reprise de l'entretien par la province, les barrières de pluies fonctionnent sur base de la bonne volonté des gestionnaires. A la suite des nombreuses campagnes de sensibilisation et de protection du patrimoine routier, il est fréquent de voir ses gestionnaires tenir leur rôle.

La pose des barrières de pluie est indispensable mais le plus important c'est le respect de celle-ci.

Indicateur	Territoire	Baseline (2014)	2015	2016 (2015)	2017 (2016)	2018	Cible 2018
Nombre de barrières de pluies installées (cumulés)	Bagata	0	5	5	5	13	21
	Kenge	0	0	5	10	16	10
	Masi	0	4	7	7	16	18
	3 Territ (BKM)	0	9	17	22	45	49

Tableau 17: Nombre de barrières de pluies installées (cumulés)



2.2.3.3.2 Nombre et nature des outils de communication utilisés en matière de sensibilisations sur les bonnes pratiques du réseau routier

La cible finale n'est pas déterminée mais nous constatons une grande évolution en comparant avec la baseline. De nombreux outils de sensibilisation (manuel de bonnes pratiques, les arrêtés sur la protection de patrimoines routiers, et autres) sont disponibles et maîtrisés par les partenaires (ACCO, les chefs de secteurs, les radios communautaires, IPDR, CPR, CoordiCLER,

Indicateur	Territoire	Baseline (2014)	2015	2016	2017	Cumulé 2014-2017	Cible 2018
Nombre et nature des outils de communication utilisés en matière de sensibilisations sur les bonnes pratiques du réseau routier	Bandundu	0	0	2555	95	2650	
	Bagata	0	3	10	228	241	
	Kenge	0	3	30	241	274	
	Masi	0	0	4	552	556	
	3 Territ (BKM)	0	6	2599	1116	3721	

Tableau 18: Nombre d'outils de communication pour les sensibilisations sur les bonnes pratiques du réseau routier.

Le programme a organisé en 2017 une Campagne de sensibilisation au respect de bonnes pratiques d'utilisation du réseau multimodal. Pendant 24 jours, 44 sensibilisateurs dont la moitié constituée des animateurs du Développement Rural et les autres recrutés au sein de l'Associations des Camionneurs du Congo (ACCO), de la Fédération des Entreprises du Congo (FEC), de la Coordination des Comités Locaux d'Entretien routier (CoordiCLER) et du Conseil Agricole Rural de Gestion (CARG) ont diffusé des messages consacrés au respect des barrières de pluie et de la charge à l'essieu.

Soutenus par les autorités locales et l'équipe du Programme, ces sensibilisateurs ont sillonné les territoires, les secteurs et villages, les parkings et les principaux axes réhabilités et entretenus par le programme, et participé à la production des émissions spéciales consacrées à l'activité, sur trois chaînes de radios locales.

Afin d'assurer l'efficacité de leur sensibilisation, des supports d'appui ont été produits et distribués sur terrain. Il s'agit de 334 bandes dessinées sur les barrières de pluies, 8 banderoles d'annonce de la campagne de sensibilisation, 17 mégaphones, 300 brochures des textes de lois qui régissent les routes et 270 manuels de vulgarisation de bonnes pratiques des routes et 16 émissions radiophoniques spéciales ont été diffusées dans les territoires.

Aussi, 110 panneaux de signalisation des barrières de pluie, 55 Panneaux d'information/sensibilisation de barrières de pluie et 55 plaques à poser sur les barrières de pluie ont été produits et sont en cours d'installation sur les axes où sont déjà placés les barrières de pluie.

Cette campagne de sensibilisation a été intensifiée fin 2018 au travers des émissions radios et de la mise à la disposition des principaux acteurs impliqués dans la gestion, la régulation

et l'entretien des pistes, des textes et autres supports complémentaires visant la vulgarisation des bonnes pratiques d'utilisation du réseau multimodale et aussi à rappeler les rôles et les responsabilités des uns et des autres pour la durabilité et la pérennisation des routes.

Cette campagne de proximité soutenue par des émissions radios (réurrence et répétition observées), ont un impact réel en terme mobilisation communautaire en faveur de la pérennisation des routes : l'intérêt tous azimuts des autorités territoriales et locales, y compris de la PCR par la problématique de la durabilité et de la pérennisation des routes, la continuité de l'entretien de certains axes et du système de pointages divers avec remontée des données par les CLERS malgré l'arrêt du financement (avec leurs propres moyens), des collectes de fonds dans certains villages pour financer le travail des CLER, l'implication de certains notables des territoires (députés, mandataires publics) dans le financement de certains axes dans la zone d'intervention. ..

9 vidéos sur des histoires à succès du programme ont été tournées, diffusées en lignes et projetées lors de diverses réunions avec les partenaires. Ces films réalisés dans la zone d'intervention du PRODADEKK montrent les changements induits par diverses interventions du programme et font parler ses partenaires et bénéficiaires qui sont des témoins de résultats atteints par le PRODADEKK. Quelques témoignages écrits illustrés avec des photos ont été également publiés sur la page Facebook d'Enabel RDC et sur Instagram.

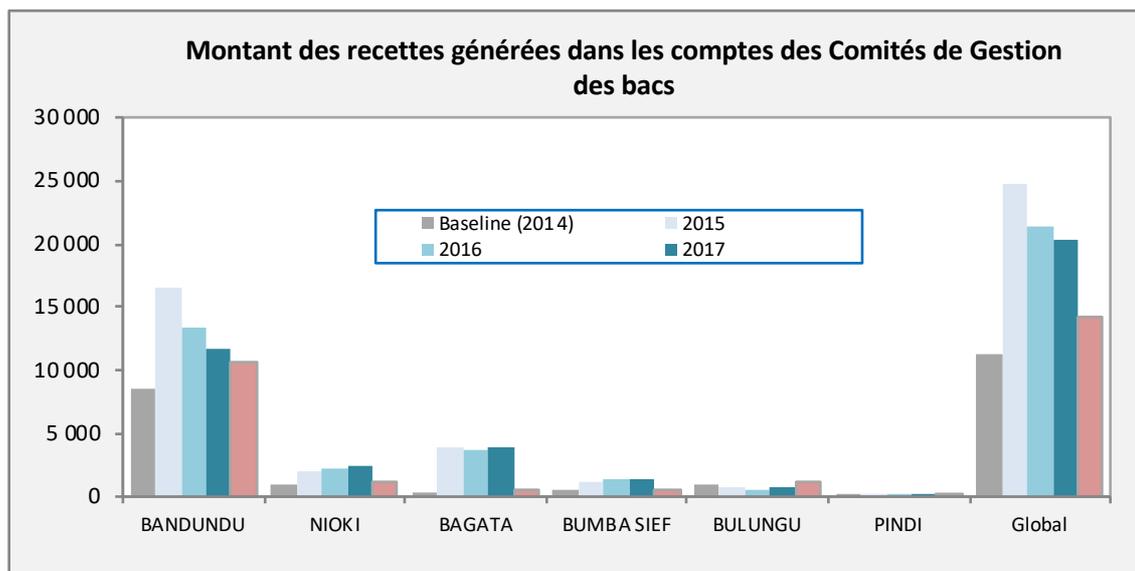
2.2.3.3.3 Montant des recettes générées et soldes dans les comptes des Comités de Gestion des bacs

La cible finale a été fixée à une augmentation de 25% des recettes pour chaque valeur de la baseline de chaque bac.

Au global, la cible est atteinte. La valeur globale annuelle est chaque fois plus élevée que la cible. Nous pouvons dire que la mise en place du nouveau mode de gestion (séparation du rôle technique et financier) donne d'excellents résultats. Les recettes ont doublé.

Indicateur	Bacs	Baseline (2014)	2015	2016	2017	Cible FINALE
Montant des recettes générées et soldes dans les comptes des Comités de gestion des Bacs (en milliers de FC)	BANDUNDU	8.500	16.627	13.363	11.743	10.625
	NIOKI	970	2.050	2.311	2.413	1.213
	BAGATA	350	3.831	3.664	3.817	438
	BUMBA SIEF	450	1.248	1.444	1.430	563
	BULUNGU	900	759	554	719	1.125
	PINDI	120	122	126	160	150
	Global	11.290	24.637	21.462	20.282	14.113

Tableau 19: Montant des recettes moyennes mensuelles des bacs.



Graphique 8: Montant des recettes générées dans les comptes des Comités de Gestion des bacs.

L'analyse du graphique nous montrent que tous les bacs ont des recettes plus élevées que la cible finale sauf le bac de Bulungu. En effet, celui-ci connaît de nombreuses pannes du côté de sa motorisation (Système Harmor). Il a même été remplacé dernièrement par un autre bac venu d'un autre point de passage. La commande des pièces doit certainement être en cours mais demande du temps.

Malgré les bons résultats, il faut noter des difficultés notamment en ce qui concerne les contrats des IF (Intermédiaire financier). Ils sont tous expirés.

La tenue des réunions du Comité de gestion des bacs devient de plus en plus aléatoire. Le risque à terme est de voir le contrôle de pilotage de la gestion des bacs, repris par l'OR Kinshasa. Avec pour effet, un temps de réponse plus lent pour les planifications des réparations et entretiens du bacs.

La très forte hausse des recettes du bacs de Bagata est liée à l'arrivée du nouveau bacs. Avec les travaux de réhabilitations des routes, le trafic a pu augmenter. La mise en place du nouveau mode de gestion plus transparent valorise tous ces apports se traduisant par cette hausse des recettes.

L'indicateur devait aussi renseigner les soldes dans les comptes des Comités de gestion des bacs. Mais la disparité des chiffres reçus ne permet pas faire des analyses.

PRODEKK accompagne les deux provinces au niveau du comité de suivi de gestion des bacs.

Pour la province du Kwilu cela concerne les bacs suivants : Bandundu-ville, Bumba Siefac, Bulungu, Pindi, ainsi que les bacs nouvellement installés ou réhabilités : Bagata, Kitona, Mokamo.

Dans la province du Kwango, cela concerne les bacs récemment réhabilités : Kenge II, Kobo, Gabia.

Mais une inertie administrative latente complique le bon déroulé du système de gestion des bacs.

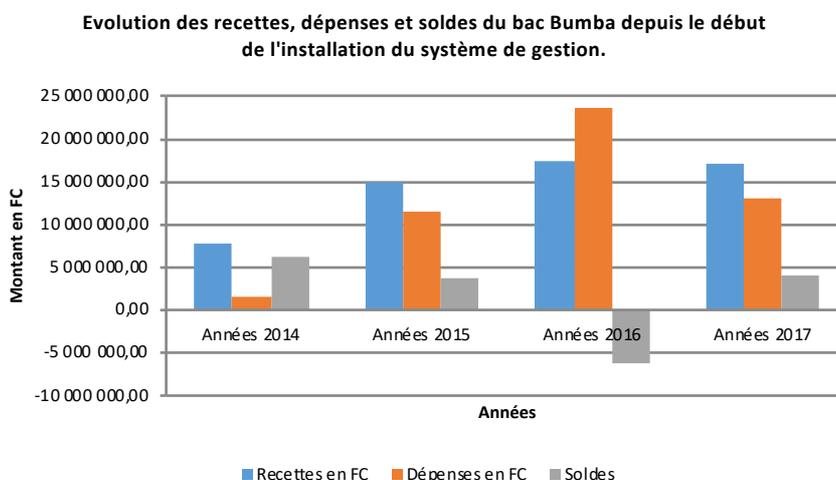
Pour exemple, les contrats de prestation des intermédiaires financiers (MUCREFEKI et COOPEC BULUNGU) sont expirés depuis fin décembre 2014 pour les bacs : Bumba, Bulungu et Pindi. Les différentes recommandations d'Enabel sur le renouvellement des contrats,

adressées à l'OR depuis juillet 2015 n'ont pas été suivies. MUCREFEKI continue d'exercer son rôle d'intermédiaire financier pour le bac Bumba (de facto). Et au Nord, PRODEKK a constaté l'installation de deux intermédiaires financiers, qui ne rapportent qu'à la Direction des Matériels Flottants à Kinshasa.

Exemple : Synthèse des recettes, dépenses et soldes du bac Bumba-siefac de 2014 à 2017.

	Recettes en FC	Dépenses en FC	Soldes
Années 2014	7 695 100,00	1 593 000,00	6 102 100,00
Années 2015	14 975 600,00	11 412 900,00	3 562 700,00
Années 2016	17 330 810,00	23 489 660,00	-6 158 850,00
Années 2017	17 157 036,00	13 046 100,00	4 110 936,00
Total	57 158 546,00	49 541 660,00	7 616 886,00

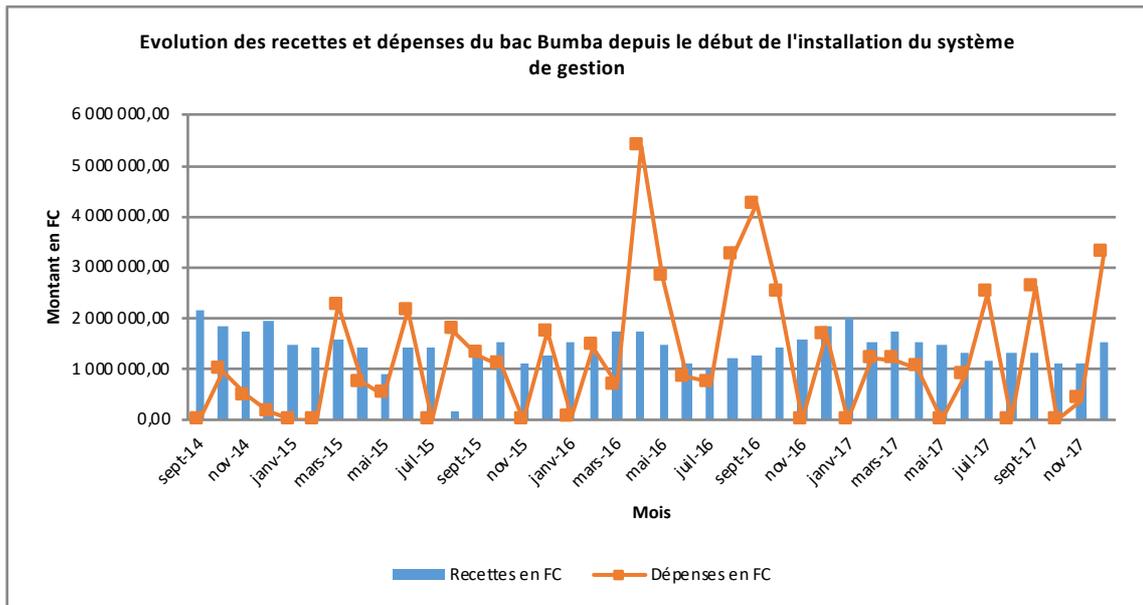
Tableau 20: Tableau des recettes, dépenses et soldes du bac Bumba-siefac



Graphique 9: Evolution des recettes, dépenses et soldes du bac Bumba-siefac de 2014 à 2017

Malgré la vigilance du comité de suivi de gestion des bacs, il arrive que des mouvements de recettes se fassent vers d'autres bacs dans ou hors de la province du Kwilu (Graphique 9, année 2016). Des documents qui précisent que les sommes seront remboursées accompagnent le mouvement sous couvert de la mutualisation des bacs. Mais à ce jour, nous n'avons pas constaté de mouvement retour.

Les bacs de Kenge II, Kobo, Gabia, Mokamo, Kitona sont récemment réhabilités et sont des bacs d'intérêt provinciaux. Les comités de gestion sont tout juste mis en place (un pour chaque bac), contrairement aux bacs installés avant. L'OR est impliquée techniquement dans la gestion mais n'est pas l'acteur principale comme dans les bacs nationaux, types Bagata ou Bandundu (bac sur une route nationale). Il est difficile de tirer déjà des leçons de cette gestion confiée au plus près des usagers. Le programme agricole PRODAKK, ayant été prolongé va poursuivre le suivi de ces comités.



Graphique 10: Recettes et dépenses du bac Bumba depuis le début de l'installation du système de gestion.

Avec un meilleur taux de recouvrement des recettes, les entrées pourraient assurer l'entretien et la réparation des bacs, surtout pour le cas des bacs à treuille (Graphique 10).

2.2.3.4 OUTPUT 2 : La maîtrise d’ouvrage provincial dans la gestion du réseau multimodal de transport est appuyée et le financement de l’entretien est progressivement pris en charge par la partie congolaise

2.2.3.4.1 Nombre de formations dispensées par le programme auprès du secrétariat technique de la CPR

La cible finale n’a pas été atteinte au global. Mais pour les deux experts SIG, ils ont reçu fréquemment des formations. Leur cible finale est atteinte. De plus, ils ont reçu un coaching de la part de l’expert SIG PRODEKK.

Pour le Secrétaire principal et le secrétaire adjoint la cible n’est pas atteinte. Cela s’explique pour le Secrétaire adjoint car en 2017 il a effectué un déplacement en dehors de la province pour raison de formation professionnelle.

Indicateur	Membres	Baseline (2014)	2015	2016	2017	Cumulé 2014-2017	Cible 2018
Nombre de formations dispensées par le programme auprès du secrétariat technique de la CPR	Secrétaire principal	0	1	2	1	4	8
	Secrétaire Adjoint	0	1	2	0	3	8
	Opérateur SIG 1	0	4	2	2	8	8
	Opérateur SIG 2	0	4	2	2	8	8
	Tous les membres	0	10	8	5	23	32

Tableau 21: Nombre de formations dispensées par le programme auprès du secrétariat technique de la CPR.

2.2.3.4.2 Nombre d’équipements par type (ordinateurs, moto, vélos, infrastructures) fournis au secrétariat technique de la CPR

La cible finale est dépassée. Pour les deux provinces, les secrétariats techniques et les cellules SIG sont parfaitement équipées (voir la liste du matériel).

Indicateur	Type d’équipements	Baseline (2013)	2015	2016	2017	Cible finale
Nombre d’équipements par type fournis au ST de la CPR	Motos	0	4	0	0	2
	Ordinateurs	0	4	0	0	2
	Infrastructures	0	2	0	0	4
	matériels SIG & de bureau	0	36	0	0	36
	Total:	0	46	0	0	44

Tableau 22: Nombre d’équipements par type fournis au ST de la CPR.

N°		Description	Disponibilité	Modele	N° serie	Code ref	Commentaire
1	Kwilu	Antenne ibiquity (Répétiteur intern	Oui		N/A	CPR/ST/BDD/038	
2	NA	Appareil photo numerique + Carte mémoire 4 Go	Non (perdu)	Samsung wifi 18x wb201F	8HE7CNTF4000WA	CPR/ST/BDD/037	
3	Kwango	Appareil photo numerique + Carte mémoire 4 Go	Oui	Samsung wifi 18x wb201F	8HE7CNTF4000X9	CPR/ST/BDD/040	
4	Kwilu	Armoire en bois	Oui	Rectangle	N/A	CPR/ST/BDD/011	
5	Kwilu	Armoire en bois	Oui	Rectangle	N/A	CPR/ST/BDD/017	
6	Kwango	Armoire en bois	Oui	Rectangle	N/A	CPR/ST/BDD/016	
7	Kwango	Armoire en bois	Oui	Rectangle	N/A	CPR/ST/BDD/003	
8	Kwango	Armoire en métallique	Oui		N/A	CPR/ST/BDD/010	
9	NA	Cafetière	Oui	SEVERIN		CPR/ST/BDD/50	
10	NA	Chaise bureau	Oui	Avec appui tête	N/A	CPR/ST/BDD/020	
11	Kwilu	Chaise bureau	Oui	Avec appui tête	N/A	CPR/ST/BDD/018	
12	Kwango	Chaise bureau	Oui	Avec appui tête	N/A	CPR/ST/BDD/019	
13	Kwango	Chaise bureau	Oui	Avec appui tête	N/A	CPR/ST/BDD/005	
14	NA	Chaise bureau	Oui	Avec appui tête	N/A	CPR/ST/BDD/004	
15	Kwilu	Chaise visiteur (en suspend)	Oui		N/A	CPR/ST/BDD/021	
16	NA	Chaise visiteur	Oui		N/A	CPR/ST/BDD/022	
17	NA	Chaise visiteur	Oui		N/A	CPR/ST/BDD/023	
18	NA	Chaise visiteur	Oui		N/A	CPR/ST/BDD/024	
19	NA	Chaise visiteur	Oui		N/A	CPR/ST/BDD/025	
20	NA	Chaise visiteur	Oui		N/A	CPR/ST/BDD/006	
21	Kwilu	Chaise visiteur (en suspend)	Oui		N/A	CPR/ST/BDD/007	
22	Kwango	Chaise visiteur	Oui		N/A	CPR/ST/BDD/008	
23	NA	Disque dur externe 500GB (CTB)	Oui		WXE1E13KZS22	CPR/ST/BDD/035	
24	Kwilu	GPS + Carte mémoire 4 Go	Oui	GARMIN GPSMAP 621F	21F443704	CPR/ST/BDD/036	
25	Kwango	GPS + Carte mémoire 4 Go	Oui	GARMIN GPSMAP 625		CPR/ST/BDD/039	
26	Kwango	Imprimante + 6 cartouches	Oui	Designjet T520	CN41C5M02W	CPR/ST/BDD/029	
27	NA	Imprimante + 4 cartouches (CTB)	Oui	Hpcolor laserjet CP5225	CNGTG2S1NT	CPR/ST/BDD/030	
28	Kwilu	Imprimante	Oui	Canon i-Sensys MF8280CW	PWN44671	CPR/ST/BDD/43	
29	Kwilu	Kit moto GPS (1 jeux)	Oui	N/A	N/A	CPR/ST/BDD/041	
30	Kwango	Kit moto GPS (1 jeux)					
31	Kwilu	Kit véhicule GPS (1 jeux)	Oui	N/A	N/A	CPR/ST/BDD/042	
32	Kwango	Kit véhicule GPS (1 jeux)					
33	Kwilu	MOTO YAMAHA (kit complet: Casque, anti-vols, etc..)	Oui	XTZ 125	LBPRE 79000007802	CPR/ST/BDD/48	Matricule: ADR/132
34	Kwango	MOTO YAMAHA (kit complet: Casque, anti-vols, etc..)	Oui	XTZ 125	LBPRE 79000003558	CPR/ST/BDD/49	Matricule: ADR/133
35	Kwango	MOTO YAMAHA (kit complet: Casque, anti-vols, etc..)	Oui/PR	XTZ 125	LBPRE 79000005562	CPR/ST/BDD/47	Matricule: ADR/130
36	Kwilu	MOTO YAMAHA (kit complet: Casque, anti-vols, etc..)	Oui	XTZ 125	LBPRE 79000007786	CPR/ST/BDD/46	Matricule: ADR/129
37	NA	Onduleur UPS (CTB*)	Oui	APC smart 2200	AS1229247241	CPR/ST/BDD/032	
38	Kwilu	Onduleur UPS 2000VA	Oui	Mercury	140807E2000N00097	CPR/ST/BDD/44	
39	Kwilu	Ordinateur DESKTOP + ECRAN 17" SN°CN-067Y4J-74261-3A5-1ADQ	Oui	DELL precision T1700	4G1HS12	CPR/ST/BDD/026	
40	Kwango	Ordinateur DESKTOP + ECRAN 17" SN°CN-067Y4J-74261-3A5-1ADQ	Oui	DELL precision T1700	8G1HS12	CPR/ST/BDD/027	
41	Kwilu	Routeur	Oui	Linksys WRT54GL	CL7C6PB06913	CPR/ST/BDD/031	
42	Kwilu	Scanner	Oui	HPSCANJET 300	CN39WB11G5	CPR/ST/BDD/028	
43	Kwilu	Split 1200 BTU	Oui	HISENSE	N/A	CPR/ST/BDD/009	
44	Kwilu	Split 1800 BTU	Oui	HISENSE	N/A	CPR/ST/BDD/034	
45	Kwilu	Stabilisateur	Oui	NAKAI 3000W	N/A	CPR/ST/BDD/033	
46	Kwango	Stabilisateur	Oui	Multi-force	N/A	CPR/ST/BDD/045	
47	Kwilu	Table de bureau grande SIG	Oui	Grand	N/A	CPR/ST/BDD/015	SIG
48	Kwango	Table de bureau grande SIG	Oui	Petit	N/A	CPR/ST/BDD/013	SIG
49	Kwilu	Table de bureau Administratif	Oui	Grand	N/A	CPR/ST/BDD/014	Administratif
50	Kwango	Table de bureau Administratif	Oui	Petit	N/A	CPR/ST/BDD/002	Administratif
51	Kwilu	Table de bureau Visiteur	Oui	Petit	N/A	CPR/ST/BDD/001	Visiteur
52	Kwilu	Table imprimante (en suspend)	Oui	Carré	N/A	CPR/ST/BDD/012	
53	Kwilu	Ordinateur DESKTOP + ECRAN Dell, SIG	Oui	Dell			
54	Kwango	Ordinateur DESKTOP + ECRAN Dell, SIG	Oui	Dell			
55	Kwango	Retro projecteur	Oui	Acer			
56	NA	Clé USB (perdu)	Non	Cruser blade			
57	NA	Clé USB (perdu)	Non	Cruser blade			
58	Kwilu	Imprimante	Oui	HP designjet 1015			

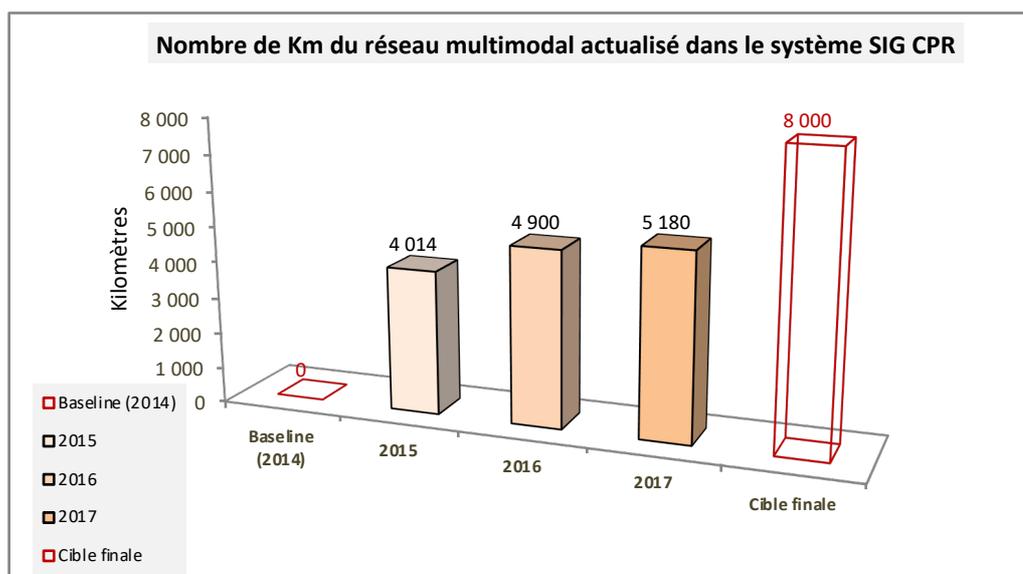
Tableau 23: Liste du matériel d'appui pour la CPR.

2.2.3.4.3 Nombre de Km du réseau multimodal actualisé dans le système SIG CPR

La cible n'a pas été atteinte (Graphique 9). Mais nous avons constaté que les cellules SIG jouent parfaitement leur rôle. Elles sont compétentes et sont souvent sollicités par les autres services de la province (IPDR, IPAPEL, Ministère de l'Agriculture, la SNEL etc) pour la réalisation de travaux cartographiques divers.

Pour exemple :

- Carte de la situation forestière de la Province du Kwilu (Ministère de l'Environnement) ;
- Situation des installations de la Société Nationale d'Electricité (SNEL) dans la ville de Bandundu (SNEL/BDD) ;
- Situation des Zones de Santé dans la province du Kwilu (MINPRO. AGRIPEL ET SANTÉ) ;
- Carte économique de la province du Kwilu (Situation de la production agricole) [MIN.PRO AGRIPELDER ET IPAPEL) ;
- Réseau routier d'intérêt général de la Province du Kwilu (MIN. PRO AGRIPELDER, IPDR, DVDA, GOUVERNEUR) ;
- Carte Administrative de la province du Kwilu (GOUVERNEUR) ;
- Situation des interventions routières des PTF dans le KWILU (GOUVERNEUR) ;
- Situation des bassins de production Agricole dans le KWILU (IPAPEL) ;
- Carte de la ville de Bandundu (Mairie) ;
- Situation des marchés ruraux dans la zone d'intervention PRODADEKK (IPDR)
- Localisation des barrières de pluie dans la Province du Kwilu (MIN PRO AGRIPELDER, IPDR) ;
- Résultat des Études Dans les blocs forestiers de la province du Kwilu (Environnement).



Graphique 11: Nombre de Km du réseau multimodal actualisé dans le système SIG CPR.

Il est important de faire le distinguo entre la Commission Provinciale Routière et la cellule SIG.

2.2.3.4.4 Croissance des fonds alloués par la partie congolaise à la réhabilitation/entretien du réseau

Les valeurs de la baseline, ainsi que les montants annuels affectés par la partie congolaise à la réhabilitation / entretien du réseau ne sont pas connus. Dès lors il est difficile de les suivre pour faire une interprétation correcte des tendances.

2.2.4 Dans quelle mesure des outputs ont-ils contribué à l'atteinte de l'outcome ?

Le nombre de kilomètre de routes réhabilités, le nombre et la localisation des ouvrages d'art construits ou réhabilités, les nombreux traitements de points chauds, la réhabilitation des rivières, le nombre de route qui ont été mise en entretien par les CLER, le nombre de sensibilisation aux bonnes pratiques de gestion des routes contribuent à réhabiliter et à entretenir le réseau multimodal dans la zone d'intervention.

Parmi les réalisations les plus spectaculaires et ayant le plus gros impact :

La digue de Ndana (360m de digue, deux ponts de 15 et 10 m et de nombreuses batteries de busses). Cette digue permet la réouverture du trafic entre Bagata et Mabenga. Ce trafic était coupé depuis longtemps empêchant l'évacuation des production agricole des producteurs de la région.

Le traitement des points chauds de Bonga-Yassa (Réalisation d'un sol ciment de plusieurs dizaines de mètre et de fossés en béton) facilite l'évacuation des produits agricoles mais aussi l'accès aux soins de santé (hôpital de référence de bonga-Yassa).

Le pont métallique d'Idiofa de 27 m de long sécurise le trafic sur l'axe idiofa en direction de Kikwit et le route national RN1.

La traversée sécurisée des personnes et des biens aux points de ruptures des routes par des bacs comme le spectaculaire bac de 35 tonnes de Bagata qui relie le chef-lieu du Kwilu (Bandundu-ville) à la RN1 comme deuxième voie de sortie de la ville.

La reprise croissante du trafic sur les voies navigables comme la rivière Wamba ou la rivière Kwenge sur laquelle les gens se battent pour évacuer leur production agricole sur de simple radeau de bambous.

L'appui constant à la CPR, les nombreuses campagnes de sensibilisation aux bonnes pratiques de gestion du réseau, les dénonciations des violations des barrières de pluie renforce la gouvernance routière.

L'ensemble de ces outputs contribuent directement à l'atteinte de l'outcome en réhabilitant et en entretenant les voies de communication jugées prioritaires pour l'évacuation de la production agricole et en améliorant la gouvernance du transport.

2.2.5 Appréciez les principaux facteurs d'influence. Quels ont été les enjeux majeurs rencontrés ? Comment l'intervention les a-t-elle pris en compte ?⁸

Facteurs d'influence positifs :

- La compétence de l'office des routes de Bandundu-ville dans la gestion et l'exécution des travaux: Réhabilitation des tronçons des routes techniquement difficile à réaliser en HIMO (exemple : la digue de Ndana). Réhabilitation des bacs avec l'appui d'Enabel.
- Création d'une compétence locale dans le chef des CLER et des CLESB qui a permis de les faire travailler en régie dans les travaux de réhabilitation.
- Initiatives spontanées pour arriver à financer les travaux routier d'appoint et d'entretien par des villageois (exemple d'un élevage de vaches à Mpo-Etat sur l'axe Bagata-Sia-Mabanga).
- Implication des populations riveraines pour faire respecter les bonnes pratiques de la route.
- Création des services provinciaux de cantonnage manuel dans les deux provinces (SPERK et SPARED).
- Implication effective des services étatiques (IPDR, DVDA, ...)
- La participation des autorités administratives (Gouverneurs, AT, Chefs coutumiers,...)
- Engagement des citoyens (prise en charge de l'entretien, participation aux travaux,)

Facteurs d'influence négatifs :

- Réduction budgétaire de 3 millions d'euros du PRODAKK, qui entraîne la réduction de bassins de production. Le kilométrage de réseau à réhabiliter sera revu à la baisse.
- Suspension des travaux de réhabilitation par le gouvernement belge qui impact sur l'atteinte des résultats (diminution du nombre de km de route réhabilité et d'ouvrages d'art).
- Limitations de trésoreries des programmes provinciaux.
- Non prise en charge de l'entretien par l'état congolais. Les routes se dégradent et les temps de parcours commencent à augmenter. Risque de voir les routes se couper à nouveau.
- Difficultés de l'état congolais pour faire appliquer la réglementation sur la protection du patrimoine routier et surtout les sanctions en cas de non-respect.
- Contournement des frais de traversé bacs par certaines autorités politiques.
- Manque de régularité des réunions du comité de gestion des bacs en 2017.
- Centralisation à Kinshasa des activités de la gestion des bacs provinciale.
- Retard dans la passation des marché par le programme.
- Nouvelle procédure de la rétrocession des fonds au niveau provincial, difficulté d'orienter de manière objective le financement à travers des acteurs étatiques.
- La résistance du DMF dans l'installation et la gestion autonome des intermédiaires financiers.
- La mauvaise application de la mutualisation des recettes des bacs.

⁸ Ne mentionnez que les éléments non compris dans le point 1.1 (Contexte), le cas échéant.

2.2.6 Appréciez les résultats inattendus, tant positifs que négatifs

Résultats inattendus positifs :

- Installation des investisseurs (points de vente de boisson, pain...), construction d'un Guest house à Bagata,
- Création de nouveaux villages riverains de la route
- Apparition de marchés, construction d'une nouvelle polyclinique à Bagata).
- Création des marchés a côtés des Bacs et des barrières des pluies.
- Construction des entrepôts aux points de transbordement le long des rivières réhabilitées.
- Résilience de la part des CLER pour continuer les travaux d'entretien malgré les retard de paiement des salaires.

Résultats inattendus négatifs :

- Apparition de tracasserie policière et administrative sur les nouvelles routes réhabilitées.
- Augmentation du nombre et de la gravité des accidents sur les routes pour des raisons de vitesse excessives.

2.2.7 Appréciez l'intégration des thèmes transversaux dans la stratégie d'intervention

L'intégration des thèmes transversaux dans la stratégie d'intervention est réellement un plus. Parce qu'elle permet de faire des travaux de désenclavement en respect de la personne humaine tant du point de vue du genre, de la santé, que de l'environnement.

2.2.7.1 Environnement

De nos jours, nous ne pouvons plus envisager d'intervention de développement, sans tenir compte de l'environnement. Tous les jours les médias nous informent que si nous ne prenons pas garde, nous allons détruire la terre et de facto l'humanité entière.

Le transport routier induit inévitablement une pollution de l'environnement. Le programme a pu mitiger ces effets de pollution en appliquant des stratégies qui optimisent le trafic :

- En choisissant les routes les plus pertinentes (choix des routes qui vont aux bassins de production sans détours, pas d'ouverture de nouvelle route, etc.) ;
- En diminuant les temps de parcours sur le réseau par trois (moins on reste de temps sur la route, moins on pollue) ;
- En réhabilitant des ponts, des digues, des bacs, ce qui évite de faire des long détours (par exemple la digue de Ndana) ;
- En réhabilitant trois rivières dans la zone d'intervention (le transport fluvial pollue nettement moins que le transport routier).

Le bilan carbone de l'économie locale est aussi fortement diminué par les activités du PRODAKK qui stimulent la production agricole locale.

Le risque d'accroître la déforestation est inévitable. Nous l'avons d'ailleurs constaté sur les routes réhabilitées par le programme. Plus encore, lorsque les alternatives pour avoir des revenus ne sont pas présentes (faible rendement des terres agricoles, peu ou pas de richesses minières, etc.). Le programme a pu mitiger ce risque en promouvant l'agroforesterie qui à double titre remplit cette fonction. D'une part, il permet de faire du reboisement et d'autre part il améliore la qualité des sols de culture.

Dans la nouvelle stratégie de réhabilitation des routes, un accent particulier a été mis sur la végétalisation des bas-côtés de la route. Cette méthode a vraiment donné des résultats probants sur les routes en terres. Mais elle était plus difficile à mettre en œuvre sur les routes en sable (sols pauvres et perméables à l'eau).

Dans le cadre de la nouvelle approche de réhabilitation des routes, les standards des routes ont été revus en fonction des trafics réellement constatés (voir les indicateurs de trafic). La largeur des routes a été réduite jusqu'à trois mètres dans la plupart des cas, tout en laissant la possibilité de croisement de véhicule en sécurité. L'emprise de la route est moindre avec un effet moins grand sur l'écosystème végétal.

La méthode HIMO est une méthode de travail dite « douce », qui respecte l'environnement. C'est cette méthode qui a été privilégiée tout au long du programme. Elle est moins agressive et plus respectueuse de l'environnement. Elle permet aussi d'être plus sélectif dans les travaux et les interventions. Notamment dans les travaux d'élagage, contrairement aux bulldozers qui abattent les arbres indistinctement. Utilisation du Vétiver ou du Paspalum pour la lutte antiérosive et préventive (lors de l'ouverture de saignée à flanc des collines).

Dans ce cadre, des synergies sont apparues entre le PRODEKK et le PRODAKK pour la fourniture du matériel végétal nécessaire (Vétiver, gazon, agroforesterie, etc.).

2.2.7.2 Genre

L'intervention a assuré la prise en compte de la dimension genre tant dans le document de formulation que dans les différentes actions mises en œuvre à différents niveaux.

Les questions de Genre inhérentes aux travaux HIMO traite de différents aspects dont notamment :

- Le déséquilibre du genre sur les chantiers de réhabilitation et l'entretien des pistes en HIMO que dans la construction des bâtiments ou des ouvrages ;
- Les disparités hommes femmes sur les chantiers de réhabilitation/entretien des pistes et sur les chantiers de construction des ouvrages et des bâtiments ;
- Les discriminations à l'égard des femmes dans les mêmes sites ;
- Les violences sexuelles et sexistes ;
- Le renforcement de la participation des femmes à la prise de décision.

C'est dans cette optique que le PRODEKK a développé une stratégie genre ainsi que son plan d'action organisé selon trois niveaux d'intervention pour assurer l'intégration du genre dans les différentes mises en œuvre à savoir :

- Le renforcement des compétences genre des hommes et les femmes cibles de l'intervention ;

- Le renforcement genre des structures partenaires (niveau associatif : associations des femmes, femmes leaders membres des structures partenaires du programme) ;
- Le renforcement de la coopération entre le gender machinery et les autres services étatiques cibles dont le développement rural.

Plusieurs notes genre pour faciliter la prise en compte du genre dans l'un ou l'autre des volets de l'intervention dont :

- La note genre, réhabilitation et entretien des infrastructures routières ;
- La note genre et prévention VIH/SIDA ;
- Genre et Système d'information géographique.

Lors des ateliers de priorisation des axes routiers mais aussi lors de tout type de réunion, la participation des femmes a toujours été fortement encouragée. Au début du programme, cela a choqué les participants masculins (au niveau de la culture et des coutumes). Souvent les rares femmes qui étaient présentes, étaient très réservées et n'osaient pas prendre la parole. Mais au cours du temps, surtout en mettant en avant des exemples de femmes qui ont émergé et avec les activités de sensibilisation, les autres femmes ont commencé à prendre la parole et à exprimer leurs idées, avis et position.

Pendant l'installation des CLER, des quotas de représentation hommes femmes sont instaurés pour assurer la parité dans les assemblées générales, les comités, les postes de commandements (50-50) et les travaux de réhabilitation et d'entretien des routes (30% de femmes pour la constitution des groupes des cantonniers). Dans ce cas, elles remplissent la tâche de trésorière ou de vice-présidente voire présidente. Elles auront également le monopole dans les travaux de réhabilitation lors des tâches de débroussaillages. Elles feront preuve d'une plus grande capacité de résilience et de patience que les hommes (notamment lors des retards des paiements). D'autres femmes seront même présidente des CoordiCLER.

La participation hommes femmes aspect genre a toujours été incluse dans les différentes formations et sensibilisations.

Les questions de Genre ainsi que celles du VIH/SIDA ont toujours été traitées en même temps et en synergie avec le PRODAKK. Les supports de communications, les modules de formations, les méthodologies sont les mêmes.

Parmi les principaux résultats des réalisations obtenus au PRODEKK :

- Augmentation du nombre des femmes dans les assemblées générales, les comités et les postes de commandement des CVD et des CLER (de 0% en moyenne à 50%) ;
- Renforcement du leadership des femmes et amélioration de leur positionnement. Amélioration de la capacité de s'exprimer publiquement dans une assemblée mixte homme femme sans gêne et amélioration de la participation (qualité) des femmes dans les réunions (1 femme sur 4 en témoigne).
- Augmentation de l'estime et de la considération de soi : témoignages des femmes (membres des CLER et des CoordiCLER) qui grâce à leur statut de membre ont bénéficié des différentes formations, des voyages, des ressources financières et autres renforcements pourvus par le programme au bénéfice des CLER et des CoordiCLER. Ce qui leur a permis de mieux scolariser leurs enfants (surtout pour celles dont cela est la charge totale), de voir la considération, le respect de leurs familles et communautés à leur égard augmenter, d'initier des AGR (élevages, vente des produits manufacturés, construction d'un guest house à Bagata par une femme

membre du CoordiCLER), acquérir des terres (2 femmes sur 12), construire ou améliorer leurs habitats (3 femmes sur 12) ;

- Amélioration des connaissances sur l'égalité des genres et ses concepts de base
- Amélioration de la sensibilité genre au sein même de l'équipe d'intervention elle-même : Certaines démarches, méthodologies, approches voire postures au départ genre aveugle ont changé en des états plus positifs et plus sensible au genre. Ce qui a permis d'avoir certaines approches favorisant l'égalité hommes femmes dans les mises en œuvre. Pour exemple, nous pouvons citer le processus de mise en place des comités locaux d'entretien des routes qui est passé de 1 jour à deux jours, la première journée étant consacrée à la sensibilisation sur la nécessité de la participation des femmes au processus décisionnel.

Ces différents résultats ont eu un effet positif sur les femmes elles-mêmes d'abord. En effet, l'organisation de leur représentation à différents niveaux dans toutes les activités avec les CVD, les CLER, ou les CoordiCLER leur a permis de vivre des expériences du changement au travers desquelles elles sont arrivées comme à un point de bascule où du coup elles se disent c'est possible (8 femmes sur 10). Ces points de bascule créant ainsi de l'envie et de la motivation des femmes concernées pour leur transformation durable et celles de leurs filles.

Pour les hommes (3 hommes sur 4) et le reste de la communauté, les progrès des femmes cibles ont également eu un effet levier sur la réduction des résistances à la participation des femmes au processus décisionnel.

2.2.7.3 VIH / SIDA

Combattre le VIH/SIDA est le troisième pilier des stratégies de réduction de la pauvreté (DSCR). Il est donc incontournable pour un programme d'une telle ampleur, qui va favoriser les échanges interurbains et employer un nombre important d'ouvriers déplacés, de se pencher sur les voies et moyens de lutter contre cette pandémie.

Le désenclavement et la facilitation du transport induisent un risque de propagation du VIH/SIDA dans la zone d'intervention du programme.

La mission Backstopping avec l'expert VIH/SIDA du siège en Q4 2014 avait permis de préciser la stratégie et les actions spécifiques à mettre en œuvre dans le cadre de la prévention VIH/SIDA du PRODADEKK avec un focus au niveau de la composante infrastructure.

L'intervention a envisagé contribuer à la mise en œuvre du programme national de lutte contre le VIH/SIDA en alignement avec les priorités identifiées pour les secteurs du transport et du développement rural en vue d'atténuer les possibles risques d'infection du VIH générés par la réhabilitation et l'entretien des routes.

Les activités ont été organisées dans les villages le long des axes réhabilités (à Bagata, Masi-Manimba et Kenge), dans les parkings, les marchés, les églises et les écoles.

Le message de sensibilisation sur le VIH/SIDA est aussi présent au niveau des barrières de pluie. Ainsi, les usagers seront sensibilisés à tous ces points de passage par le message et le logo.

Les cibles touchées dans la mise en œuvre de l'action sont : les CoordiCLER, CLER et les CVD appuyés, les unions appuyées, les conducteurs de véhicules (camions, motos, vélos, ..), les cantonniers-ères des CLER appuyés, les chargeurs au niveau des parkings, les agents appuyés du développement rural, de l'agriculture, du genre.

Enfin, l'ancrage institutionnel pour la mise en œuvre de l'action a été placé au niveau des cellules VIH/SIDA des services de l'agriculture, du développement rural et du genre. Cependant, le programme a travaillé avec ces derniers via le CIELS, branche du PNMLS qui s'occupe de la mise en œuvre de la prévention auprès des travailleurs des entreprises et services publics et privés.

Les groupes cibles formés disposent d'une meilleure compréhension du VIH/SIDA (causes, moyens de prévention) et essayent de changer leurs comportements à risque (26% à 85%). En outre, sur la totalité des personnes formées, seuls 3 dont 2 hommes et 1 femme avaient déjà eu à suivre une formation sur le VIH/SIDA.

Pour ce qui est des préservatifs le programme a appuyé la disponibilisation dans la zone d'intervention de 199.344⁹ préservatifs masculins et 10.600¹⁰ préservatifs féminins. On note également une augmentation de la demande de préservatif provenant des cibles sur terrain.

2.2.7.4 Développement économique local et économie sociale

La réhabilitation des routes a un impact quasi immédiat sur l'économie locale. Le cas de la cité de Bagata en est un exemple flagrant. La ville était peu desservie en services, en denrées alimentaires, etc. Dès que la route Bagata – Bandundu-ville a été réhabilitée, le trafic des bus et des voitures a augmenté, de nouveaux commerces ont vu le jour, et même un grand hôpital s'y est installé.

La méthode HIMO a permis de faire travailler jusqu'à 1.700 personnes avec des contrats de durée variable pendant les 5 années du programme. Cela a fortement contribué à l'économie de la région et des changements observables ont été mesurés. La présence de toit en tôles et l'ouverture de nombreux commerces sont constatés. Les familles villageoises ont pu payer avec plus d'aisance les scolarités des enfants

2.2.8 Dans quelle mesure le M&E, les activités de backstopping et/ou les audits ont-ils contribué à l'atteinte des résultats ? Comment les recommandations ont-elles été prises en considération ?

Le M&E, les activités de backstopping et les audits contribuent tous trois à leur manière pour l'atteinte des résultats.

La matrice de suivi /évaluation permet de suivre nos indicateurs et nous renseigne sur l'évolution de ceux-ci. Les cibles annuelles nous motivent pour mettre tout en œuvre pour essayer de les atteindre. Sans ces cibles, nous risquerions de nous retrancher seulement derrière des excuses pour justifier la non-atteinte des résultats annuels. De plus, les analyses régulières faites en équipe à partir des données recueillies permettent à la fois de tirer des leçons mais aussi de remettre en cause certains résultats. Le travail lié au M&E a été capitalisé dans un document.

Les activités de backstopping ont été déterminante dans la phase de début du programme. C'est à ce moment que la nouvelle stratégie de réhabilitation et d'entretien des routes a été discutée. Ensuite l'approche a été partagée avec les autres programmes pour sortir une note stratégique de référence. Cette note sera le fil rouge du programme dans nos activités de réhabilitation de tous les jours pour atteindre nos résultats.

⁹ >Détails des données disponibles auprès du CIELS Kwiilu et PNMLS Kwango.

¹⁰ Idem.

Les audits aussi sont présentes pour nous appuyer, nous conseiller nous orienter afin de respecter les procédures. S'il n'y a pas respect des procédures, il n'y aura pas de contractualisation et nous ne saurons pas mettre en œuvre nos activités pour atteindre les résultats.

3 Durabilité

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

L'impact économique des résultats de l'intervention est réel et n'est pas à démontrer : le désenclavement des bassins de production, l'augmentation du trafic, baisse du coût de transport et l'augmentation de la vitesse moyenne (réduction du temps parcours), ont permis de réduire la pauvreté et de stimuler des activités économiques dans la zone d'intervention.

Le développement des parkings et des marchés ; la naissance des restaurants, terrasses auberges, boutiques avec disponibilité des produits manufacturés et surgelés ; l'introduction des moyens de transports de personnes et de produits agricoles avec des répercussions sur les prix des produits ; l'augmentation de la production due au fait que les ménages savent qu'ils peuvent désormais vendre ; l'amélioration des logements des membres des CLER, la circulation de la monnaie et la capacité des ménages à payer la scolarité, les soins de santé, l'alimentation des enfants ... sont autant des phénomènes socio-économiques qui attestent cette viabilité.

Le plus grand risque reste le retour à l'état d'impraticabilité des routes faute de financements pour l'entretien et à cause de la mauvaise utilisation du réseau avec comme conséquences, la réduction de la vitesse et du trafic ainsi que le ré-enclavement des zones reconnectées : pas de moyens de transports, pas de commerçants, pas de vente ni d'évacuation des produits agricoles, pas d'argent.

Les mesures prises sont essentiellement les stratégies de durabilité et de la pérennisation des acquis du programme. Sans désespérer de la situation de fragilité de la RDC, le PRODEKK a pris l'option d'investir plus encore dans la durabilité technique de ses interventions (construction/entretien). En outre, les appuis structurels et institutionnels (CLER/CoordiCLER, Concertations provinciales et plaidoyers vers le pouvoir central et provincial ainsi qu'au FONER spécifiquement), les campagnes de sensibilisations au respect de bonnes pratiques des routes, les appuis à l'amélioration de la gouvernance routière, l'ouverture des marchés de construction à l'entrepreneuriat (PME) local, ... s'inscrivaient parfaitement dans cette perspective.

Le programme agricole étant prolongé, un des résultats est de maintenir un certain niveau de service notamment en mettant l'accent sur les bonnes pratiques pour limiter la dégradation, (respects des barrières, gestion des bacs) et l'appui aux initiatives locales pour parer à l'absence du financement de l'État.

3.1.2 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 ?

L'appropriation de l'intervention par les groupes cibles est plus tôt mitigée : l'arrêt du financement de l'entretien en 2017, lors du transfert des axes routiers à la partie congolaise a révélé un certain nombre de CLER dynamiques et engagés à continuer le travail sans

financement (avec les AGR) extérieurs en payant le tiers de leurs salaires aux cantonniers alors que d'autres avaient arrêtés carrément. D'autres encore continuent leur travail y compris de renseigner les données S/E avec des moyens de bords. Ils témoignent le faire parce qu'ayant compris leur nécessité. Dans le même registre, à l'annonce de la fin du programme, des chefs de secteurs ont profité de canaux leur offerts par le programme pour en appeler à la mobilisation de chefs de groupements et de leurs administrés pour soutenir les travaux d'entretien (ex. de Kisumbu et Pay dans le territoire de Masi et aussi Sia-Mabenga et Sia-Kipala dans le territoire de Bagata) où les cotisations avoisinent les 5 millions des FC) et les démarches de plaidoyer des CoordiCLER au près des notabilités des territoires ont été fructueuses en termes d'engagement. Par l'effet d'entraînement, à Kolokoso et à Pay, des acteurs publics ressortissants de ces secteurs financent la réhabilitation des certaines routes.

Concernant la reprise progressive de l'entretien par la province, aucune avancée significative n'a été signalée depuis que la CPR a réussi à faire émarger du budget provincial près de 14 millions de francs congolais en 2014 pour son fonctionnement ; Emmargé mais jamais décaissé. Et les initiatives de plaidoyers menées par la CPR auprès des autorités provinciales et du FONER ne sont qu'à leurs prémices. Fin 2016, les deux provinces ont annoncé la création de leur propre service de cantonnage manuel. Ce qui a donné de très grands espoirs, mais au vu des changements au niveau de la tête de la province, aucune évolution n'a vu le jour. Du côté du FONER, sur base de leur annonce d'affectation d'un budget de 560.000 USD pour la reprise de l'entretien des territoires d'Ifiofa et Bulungu en 2016, seul deux mois ont réellement été libérés. Le point positif, c'est que l'argent et les mécanismes existent bien et peuvent fonctionner. En 2017, le FONER refinancera pour 2 à 3 mois l'entretien de quelques routes dans la province du Kwilu et du Kwango. Mais ces actions sporadiques ne permettent pas de maintenir le niveau de praticabilité des routes. Pour ce faire, il faut que le financement soit continu pour les 12 mois de l'année. Sinon, le budget affecté pour les 2 ou 3 mois est sans effet sur la vie du réseau routier.

Les risques potentiels sont ceux de lassitude et de découragement des gestionnaires de l'entretien si les pouvoirs publics ne viennent pas en appui en ce qui concerne la reprise de l'entretien. Cela a comme conséquence l'abandon des routes à la merci de la nature et leur dégradation totale.

Le recrutement des cantonniers de CLER dans le villages riverains des axes où ils seront installés (esprit d'appartenance/travail pour la (sa) communauté, les formations (HIMO, gestion) des CLERs et CoordiCLER, l'appui à la mise en place et à la mise en œuvre des activités de la CPR, le recours à l'Office des routes et à la DVDA, pour réaliser des travaux ou faire la supervision, la sensibilisation des responsables des ETD sur le financement de l'entretien à partir des moyens propres (rétrocession, taxes, salongo), l'installation des barrières de pluie tout comme la mise en place du système d'alerte avec l'appui des autorités locales et de la PNC s'inscrive dans une stratégie de dissuasion des utilisateurs tentés de violer les barrières de pluie ou la loi (surcharge à l'essieu) ... sont les mesures prises pour assurer la durabilité et la pérennisation des acquis du programme.

Des efforts ont été fournis en vue de restaurer les liens hiérarchiques entre les services décentralisés et déconcentrés au niveau de la Province afin de faciliter la redynamisation des rôles et tâches des services déconcentrés. Le Programme a pu aussi relier certains services techniques nationaux (ex. FONER, SNSA) aux services décentralisés et déconcentrés de la Province pour la coordination et la prise en charge de certaines activités. Les AE-AF signés entre la Province et le Programme visaient de faciliter l'appropriation.

L'arrêt du financement de l'entretien en juillet 2016 a permis au programme de mettre la province devant ses responsabilités pour la pérennisation des pistes réhabilitées.

3.1.3 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 ?

L'intervention a développé suffisamment de cadres pour créer des interactions avec les autorités politico-administratives aux niveaux provincial, territorial et locale de la zone d'intervention, comme une partie prenante prépondérante de sa mise en œuvre. Le degré d'interaction est très satisfaisant

Les réunions du comité de pilotage, Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL), pilotées par le ministre en charge de l'Agriculture, connaissent systématiquement la participation du Gouverneur de province ou de son délégué, des ministres de Développement Rural, des ITPR, du Plan, de l'Environnement, du Genre ainsi que des principaux animateurs des services déconcentrés. Ces activités ont permis au programme de donner concrètement du contenu au principe d'alignement sur les politiques et programmes de la province : les membres de la SMCL évaluent l'état d'avancement des activités, valident les programmations opérationnelles et budgétaires, et prennent des décisions à exécuter au cours de l'exercice suivant.

La présentation du programme au démarrage ou en cours aux (nouvelles) autorités y contribue aussi : Malgré le fait que l'exécutif provincial de l'ex province du Bandundu a été caractérisé par une instabilité déconcertante, l'intervention a pris le soin de s'approcher, à chaque nomination, élection ou remaniement, des nouvelles autorités pour expliquer le programme et faire le point sur l'état d'avancement. Dans la même optique, tous les ministres de tutelle ont effectué plusieurs visites de terrains avec l'appui du programme pour non seulement voir l'effectivité des travaux mais aussi d'en faire l'évaluation entant que membres du comité de pilotage.

Les différents accords et conventions signés avec les ministres provinciaux (tutelles) pour le compte des services déconcentrés, participent de la volonté de l'intervention de garder le lien de partenariat avec les autorités décentralisées bien que ses activités soient portées par les services déconcentrés. Ce qui permet à la province de rester en phase avec ces services techniques et de s'assurer que les stratégies et activités de l'intervention répondent aux engagements pris.

Les cérémonies de démarrage, lancement des travaux (chantiers) et celles des remises officielles des ouvrages ont été organisées dans le but d'impliquer ces responsables politico-administratifs dans la mise en œuvre de l'intervention en vue d'en assurer la pérennisation et l'appropriation, et prévenir la gestion des situations de crise qui en résulteraient.

3.1.4 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 ?

L'intervention a contribué positivement à la capacité institutionnelle et de gestion à travers l'appui à la mise en place ou à la redynamisation des CLERS, CoordiCLER, CLESB, de la cellule SIG, du service de développement rural (animateurs ruraux et de quelques ingénieurs de la DVDA). Des ateliers de formation sur les aspects techniques, administratifs et de gestion, la dotation en équipements, en outils de gestion et en moyens de mobilité, la prise en charge des primes et frais

de fonctionnement ainsi que l'accompagnement des équipes de l'intervention ont été en appui à ce processus de capacitation.

Les réunions de planification (MONOP) du programme et celles d'analyse des indicateurs ou d'évaluation de l'intervention ont toujours été élargies à nos partenaires et bénéficiaires. Au même titre que la mise à contribution des ingénieurs DVDA dans le suivi des chantiers ; l'attribution de tous les marchés de réhabilitation des bacs à l'OR ainsi que de certains marchés de routes à l'Office des routes : toutes ces activités ont été des occasions offertes pour développer leur savoir-faire dans une approche de l'apprentissage par l'action.

A travers des accords et des conventions de subsides, les acteurs étatiques (IPDR) sont renforcés et appuyés dans l'exercice de leurs fonctions d'accompagnement, de suivi et de coordination des CLER, CoordiCLER et CVD.

Un des risques se situe au niveau du statut de la plupart des fonctionnaires de l'état que l'intervention a formé. Ils sont NU (Nouvelle Unité) et ne sont pas payés. Ils peuvent donc être tentés de partir à tous moments pour trouver un salaire digne de leur compétence. Un plaidoyer actif est mené pour solliciter la mécanisation des fonctionnaires NU.

4 Apprentissage

4.1 Enseignements tirés

Enseignements tirés	Public cible
<p>La stratégie de désenclavement liée au niveau de services a démontré son efficacité et notamment :</p> <p>L'engazonnement des accotements de la route permet de réduire le travail de l'entretien des routes</p> <p>La stabilisation de la couche de roulement avec les termitières donnent des bons résultats</p> <p>La réhabilitation légère fait par le CLER donne aussi des bons résultats sur le plan technique.</p> <p>Le traitement durable des points de ruptures (ex. Ponts, digues)</p> <p>L'adaptation des standards de réhabilitation des routes en fonction du trafic.</p> <p>La mise en place des barrières de pluie comme lutte passive de la dégradation des routes.</p> <p>La réhabilitation des rivières pour favoriser le transport multimodal, notamment vu le coût de réhabilitation et d'entretien plus accessible pour le partenaire</p> <p>La transformation des bacs à moteur à bac à câbles permet une meilleure durabilité et une réduction du coût d'exploitation</p>	<p>Enabel – Formulateurs et projets/program mes</p>
<p>L'installation des CLER avant le début des travaux de réhabilitation permet aux CLER d'acquérir une bonne technicité d'intervention d'entretien et facilite le démarrage immédiat des travaux d'entretien juste après la réhabilitation pour éviter de fortes dégradations.</p>	<p>Enabel – projets/program mes Partenaires</p>
<p>Plusieurs outils (check-list, analyses diverses, outil de sensibilisation) qui facilitent la prise en compte de l'approche genre ont été conçus par le Programme et des progrès considérables ont été constatés dans la sensibilité de l'équipe à ce sujet et dans les résultats de terrain (par exemple l'augmentation du nombre des femmes dans les comités de gestion).</p>	<p>Enabel – Formulateurs et projets/program mes</p>
<p>Le fait d'avoir imposé des quotas de représentation des femmes dans les structures locales a été l'un des moyens efficaces pour assurer la représentation des femmes. Après cet étape, le PRODEKK a pu travailler sur la qualité d'intervention des participantes aux structures.</p>	<p>Enabel – Formulateurs et projets/program mes Etat Congolais</p>

<p>La réduction du déficit communicationnel passe non seulement par des actions formelles d'information et de communication (radios, réunions, supports de visibilité etc.) mais aussi informelles et quotidiens comme le travail direct avec les partenaires-bénéficiaires. Ce type de communication a l'avantage de faciliter la familiarité, la confiance et la responsabilité mutuelle. La proximité et l'aptitude des personnes jouent un rôle essentiel dans cette communication informelle et elles permettent de développer un sentiment d'appartenance aux objectifs du programme qui sont essentiels pour la durabilité des actions mises en place.</p>	<p>Enabel – projets/programmes Partenaires</p>
<p>L'investissement de toute l'équipe porté au suivi-évaluation a démontré son importance dans ce projet, notamment avec :</p> <p>La mise en place du comptage du trafic, des volume des produits agricoles et la mesure des temps de parcours</p> <p>L'analyse régulière en équipe</p> <p>L'importance donnée à la présentation des résultats</p>	<p>Enabel – projets/programmes</p>
<p>Le financement conséquent des organes de concertation (Ex. CPR) par les programmes ne permet pas une appropriation réelle par les autorités. Dès que l'appui se termine les activités s'arrêtent.</p>	<p>Enabel – projets/programmes</p>

4.2 Recommandations

Recommandations	Source	Public cible
Le désenclavement à lui seul permet l'augmentation naturelle de la production et l'accès à de nombreux services. Il est donc indispensable de coupler les programmes agricoles avec des programmes de désenclavement et ce même si la prise en charge de l'entretien n'est pas assurée par l'État.	2.2.1 Impact	COMPAR
Dans les prochains programmes intégrer des activités au niveau national liées à la prise en charge de l'entretien	3-Durabilité	COMPAR
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.	3-Durabilité	Ambassade de Belgique, Enabel Kinshasa, Enabel Bruxelles
Réhabiliter et entretenir les routes conformément à la nouvelle stratégie de réhabilitation et d'entretien des routes rurales et l'adapter au besoin suivant les contraintes locales mais toujours en respect de l'environnement, de la pérennisation de nos actions.	1.2.3 Nouvelle stratégie	Enabel Programmes
Organiser une étude sociologique qui permettra de détecter les résistances sociologiques ou culturelles à la participation des femmes qui existent localement, et qui pourra fournir des pistes à suivre pour résoudre ces problèmes de résistances et d'accès des femmes à l'entreprenariat féminin.	2.2.7.2 Genre	Enabel – Formulateurs et projets/progra mmes
Construire des relations tripartite (Enabel, OR et MIN ITPR) pour l'élaboration de l'accord-cadre OR-Enabel pour la gestion de bac, élaborer des protocoles d'accord de gestion des bacs spécifiques lesquels découlent des principes de l'accord cadre OR-Enabel et chercher à impliquer la province et les riverains dans la gestion des Bacs.	2.2.3.3.3 Bacs	Enabel Kinshasa, OR, MIN ITPR
Procéder à l'harmonisation des spécifications techniques des routes à réhabiliter avec les	1.2.3 Nouvelle stratégie	Enabel Kinshasa

autres bailleurs afin d'avoir une approche commune et cohérente.		
Veiller à la coordination des appuis des différents PTF dans la province comme une priorité stratégique. L'harmonisation des appuis à travers le pilotage par les autorités provinciales reste difficile.	3-Durabilité	Gouvernement Provincial
Organiser des échanges réguliers entre les différents programmes provinciaux en RDC sur les approches et leçons à tirer au niveau des différentes thématiques		Enabel Kinshasa

PARTIE 2 : Synthèse du monitoring (opérationnel)

1 Suivi des décisions prises par la SMCL

Décision					Action			Suivi		
N°	Décision	Période d'identification (mmm.aa)	Source	Acteur	Action(s)	Resp.	Deadline	Avancement	Status	% exécuté
1	Approbation du ROI de la SMCL	nov-12	PV	SMCL	Lecture et approbation du ROI	CP	Immédiat	Fait	CLOS ED	100
2	Appui financier du Prodekk au Prodakk	nov-12	PV et budget	CP	Déblocage d'un fonds de 220.000 euro du Prodekk au bénéfice des activités semences du Prodakk avant signature CS PRODAKK	RAF	Immédiat	Fait	CLOS ED	100
4	Paiements des primes en \$ au lieu que en euros	nov-12	PV	CP	Harmonisation des primes parmi les anciens projets CTB (PREPICO, ASS, APV)	RAF	Immédiat	Fait	CLOS ED	100
5	Synergies avec le programme « villages agricoles »	nov-12	PV	MP	Développer des synergies dans le domaine de l'agriculture entre le PRODAKK et le programme provincial « Villages agricoles » et du SEPROCAM	RS agri	Selon état avanceme nt	Lors de la SMCL 7 de juillet 2016, le Ministre de l'Agriculture a dit qu'il veut redéfinir le rôle du village agricole et du SEPROCAM.	CLOS ED	100
6	Réseau de pistes entretenues	nov-12	PV et carte	CP	La SMCL approuve que le Prodekk continue à entretenir les pistes dans les territoires de Bulungu et Idiofa en attendant le démarrage du PAPA KIN	CP	Immédiat	Fait	CLOS ED	100

7	Lancement des études baseline	nov-12	PV	RR	Etant donné que l'équipe n'est pas encore recrutée, les études baseline seront réalisées par des bureaux externes recrutés à travers des marchés publics	CP	Février 2013	Fait	CLOSED	100
8	Les dépenses effectuées par le Prodekk du 01/01/12 au 31/10/12 ont été approuvées	nov-12	PV et budget	CP				Fait	CLOSED	100
9	La programmation technique et financière du 01/11/12 au 30/06/13 a été examinée et approuvées	nov-12	Progr.	CP				Fait	CLOSED	100
10	L'organigramme actuel avec les RH prévues a été examiné et approuvé	nov-12	Organ.	CP				Fait	CLOSED	100
11	Il a été décidé un élargissement des membres de la SMCL au Co-responsable UCAG Minagri et au Ministre provincial de l'ITPR	Juin-13	PV	SMCL				Fait	CLOSED	100
12	L'organigramme actuel avec les RH prévues a été examiné et approuvé	Juin-13	Organ.	CP				Fait	CLOSED	100
13	Géry Van Nieuwenhuizen, devienne ATI bonne gouvernance	Juin-13	PV	RR				Fait	CLOSED	100
14	Des accords d'exécution et de financement doivent être établis entre Prodekk/Prodakk et les partenaires suite aux résultats des études baseline	Juin-13	PV	MP	Réaliser les études baseline et proposés les AE/AF	CP	Selon état avancement.	Les études baseline ont été réalisés et les 1er accords signés.	CLOSED	100

15	Inclure SEPROCAM et Villages agricoles dans les études baseline	Juin-13	PV	MP	Voir synergies avec SEPROCAM et Programme villages agricoles	CP	Selon état avancement	Lors de la SMCL 7 de juillet 2016, le Ministre de l'Agriculture a dit qu'il veut redéfinir le rôle du village agricole et du SEPROCAM.	CLOSED	100
16	Ouvrir une antenne Prodekk/Prodakk à Bandundu ville	Juin-13	PV	SMCL	Ouvrir une antenne Prodekk/Prodakk à Bandundu ville pour améliorer la collaboration avec les autorités provinciales et le renforcement des capacités	CP	Avant fin 2013	Fait	CLOSED	100
18	Etat d'avancement budgétaire	juin-13	PV	CP	Les dépenses effectuées par Prodekk/Prodakk du 31/05/13 ont été approuvées	CP			CLOSED	100
19	Programmation technique et financière	juin-13	PV	CP	La programmation technique et financière du 01/06/13 au 31/12/13 a été examinée et approuvées	CP			CLOSED	100
20	Organigramme	Nov-13	Organ.	CP	L'organigramme actuel avec les RH prévues a été examiné et approuvé	CP			CLOSED	100
21	Etat d'avancement budgétaire	nov-13	PV	CP	Les dépenses effectuées par Prodekk/Prodakk au 31/10/13 ont été approuvées	CP			CLOSED	100
22	Programmation technique et financière	nov-13	PV	CP	La programmation technique et financière du 01/01/14 au 31/12/14 a été examinée et approuvées	CP			CLOSED	100

23	Elaborer un plan de gestion des infrastructures rurales dès leur construction et assurer le suivi	nov-13	PV	SMCL		RS infra	Selon état d'avancement	pas encore d'actualité	ONGO ING	50
26	Intégrer deux axes dans les pistes à réhabiliter	nov-13	PV	ITPR	Les axes Buzala dans le Kwango et Koshi-Payi Kongila à Masi-Manimba sont à intégrer en raison de leur importance dans la production et l'évacuation des produits agricoles ;	RS infra	2014	fait	CLOSED	100
27	Avoir un point d'attention sur les statuts et les propriétaires des radios qui seront utilisées	nov-13	PV	Gouv	Déterminer les propriétaires des radios et leurs éventuels intérêts politiques lors du choix des radios	RS BG	Immédiat	Identification faite lors de l'élaboration des plans de communication des partenaires bénéficiaires du PRODADEKK.	CLOSED	100
28	Passation de l'entretien des pistes des territoires de Idiofa et Bulungu	nov-13	PV	SMCL	Relève de l'entretien des pistes au PPAKIN et au FONER à travers le lobbying et la coordination de la Province avec le Ministère de l'agriculture et du développement rural	Province, CP et RS Infra	Juin '14	prolongé et programmé	CLOSED	100
29	Synergies opérationnelles avec SEPROCAM et programme villages agricoles	nov-13	PV	Gouv	Identifier la stratégie d'intervention et un mode de travail en synergie	RS agri	2014	Lors de la SMCL 7 de juillet 2016, le Ministre de l'Agriculture a dit qu'il veut redéfinir le rôle du village agricole et du SEPROCAM.	CLOSED	100
30	Organiser des SMCL rotatives	nov-13	PV	SMCL	Réaliser SMCL dans les zones d'intervention (Kenge, Masi-Manimba, Bagata) pour permettre aux membres de	CP	Selon état avancement	Fait et en cours	CLOSED	100

					visiter les interventions sur le terrain					
31	Restitution études baseline	nov-13	PV	SMCL	Organiser des restitutions des différentes études baseline avec les acteurs provinciales ;	CP	Q1 2014	fait	CLOSED	100
32	Stratégie de désenclavement à travers les voies fluviales	nov-13	PV	SMCL	Etude baseline voies fluviales et définition stratégie	RS infra	2014	Les études fluviales (bathymétrie, socio-économique etc) réalisées en interne se terminent. La stratégie est presque aboutie. Les MP sont en train d'être lancés.	CLOSED	80
33	Le rapport baseline est approuvé par la SMCL.	juin-14	PV	SMCL	Mise en œuvre du Plan d'Action 2014-2018	Tous	Immédiat	La réalisation du Plan d'Action est en cours et une évaluation interne, réalisée au mois de Novembre, a amenée à l'actualisation du Plan d'Action (voir proposition pour la SMCL prévue le 26 Novembre)	CLOSED	100
34	Convention spécifique du PRODEKK prolongée d'une année pour être en phase avec celle du PRODAKK (mise en œuvre) et que les deux budgets fusionnés.	juin-14	PV	CP/RAF/Re sREp	FIT axés sur les 6 résultats du PRODADEKK	CTB	2014	Un nouveau FIT a été produit avec l'ensemble des 6 résultats	CLOSED	100

35	Que l'ITPR puisse s'impliquer dans la gestion des bacs étant un moyen de suivi de la « flotte » des bacs dans la province.	juin-14	PV	Province	Le modèle de gestion mis en place par le volet BAC du PREPICO3 fera l'objet d'une appropriation par la province et par le programme PRODADEKK.	ITPR/ CTB	2014	Le PRODADEKK s'est approprié du système et il participe aux réunions mensuelles des comités de suivi de la gestion des bacs (quand elles sont organisées par l'Office des Routes) à Bandundu ville et Kikwit. La gestion des bacs pose encore problème	CLOS ED	100
37	La participation active des autorités provinciales est fortement recommandée	juin-14	PV	RS Gouv et progr. bourses	Renforcer les compétences des autorités pour un réel suivi des résultats escomptés des projets mises en œuvre par les différents partenaires techniques et financiers dans la Province en complémentarité avec le programme bourses	CTB	Peman.	La Ministre provincial agriculture/développement rural/genre et le Ministre provincial travaux publics et transports ont participé à des formations/échanges au Pays Bas (décentralisation) et Burundi (infrastructures). Une majeure implication dans le système de suivi/évaluation du PRODADEKK en construction (à travers aussi l'appui d'IRAM France) est à réaliser.	CLOS ED	100

38	Que les autorités provinciales puissent se rapprocher des secrétaires généraux (Agri & DR) pour voir la complémentarité entre les différents bailleurs qui interviennent dans la Province	juin-14	PV	UCAG et Province	Dans un premier temps, lors de la SMCL des UCAG le 9 juillet 2014 à Bandundu Ville.	Minag rider/ UCAG	2014	Un rapprochement entre autorités provinciales et secrétaires généraux agri et DR, a eu lieu lors de la SMCL du mois de Juillet. En cours	CLOSED	100
39	Approbation de la liste des Accords d'Exécution et de Financement présentée lors la réunion	juin-14	PV	SMCL	Se rapprocher de l'UCAG MINIDER pour les appuis de renforcement des capacités des agents de l'état au niveau provincial, territoire et secteur	CTB	2014	Fait	CLOSED	100
41	Faire un accord avec l'ITPR pour établir des textes juridiques sur l'utilisation des camions à roue unique qui ont des effets néfastes sur la qualité des routes	juin-14	PV	RS infra et Gouv et Province	Edit qui doit être présenté et validé par le parlement provincial à travers la CPR.	ITPR/ CTB	2014	A la signature du Gouverneur de la Province du Kwilu.	ONG OING	25
42	Assurer l'entretien de l'axe Kasai-Bagata et de l'axe Kikwit- Pay-Kongila pour la durée du programme. L'entretien du réseau dans les territoires de Bulungu et d'Idiofa sera assuré pendant 3 mois supplémentaires à partir du 1er juillet 2014	juin-14	PV	RS infra	Voir dispositions qui seront prises par la CPR pour Idiofa et Bulungu avec FONER et PAPAKIN.	CTB/I TPR	2014		CLOSED	100
44	Les PV des SMCL soient signés uniquement par le Représentant Résident de la CTB en RD Congo et le Ministre provincial de l'agriculture, développement rural, genre et famille	juin-14	PV	SMCL	Amendement partiel de l'article 4 du Règlement d'Ordre Intérieur (ROI) portant sur le fonctionnement de la SMCL	CP	2014		CLOSED	100

45	Designier un responsable pour le suivi de la mise en œuvre des actions relatives à chaque recommandation.	nov-14	PV	Secrétariat SMCL	Designier un responsable pour le suivi de la mise en œuvre des actions relatives à chaque recommandation.	SMCL	2014		CLOS ED	100
46	Obtention de l'agrément des ANE partenaires du PRODADEKK pour faciliter l'ouverture des comptes chez TMB	nov-14	PV	RS Gouv/Min. plan	Transmettre à la province la liste des OP et CLER identifiés par le programme et opérationnels		2015	Comme les conventions ne sont pas envisagées, les besoins en compte bancaires ne sont pas nécessaire	CLOS ED	100
47	Suite au récent remaniement ministériel, assurer une continuité dans les actions déjà amorcées	nov-14	PV	Ministres AGRIDR et ITPR	Maintien du personnel clé dans les cabinets	Province	2015		CLOS ED	100
48	Permettre au programme d'avoir des interlocuteurs valables dans le secteur genre	nov-14	PV	Ministère Genre	Que la province désigne/confirme les personnes (Hommes ou Femmes) responsables du Genre dans les différents secteurs	Province	2015	Réalisé pour les 3 territoires (Kenge, Masi Manimba et Bagata)	CLOS ED	100
49	Opérationnaliser la Commission Provinciale Routière	nov-14	PV	Ministère des ITPR et du Plan	Signer les contrats du personnel de la CPR et de le budgétiser (contribution dans le budget provincial)	Province	2015		CLOS ED	100
51	Respect dans la mise en œuvre du planning opérationnel 2015-2018, telle que présent et validé	nov-14	PV	CP	Respect dans la mise en œuvre du planning opérationnel 2015-2018, telle que présent et validé	CTB	2015		CLOS ED	100

52	Assurer le fonctionnement et la durabilité de la CPR	nov-14	PV	Ministère des ITPR	Faire de l'appui à la CPR l'affaire de tous les PTFs qui interviennent dans la province afin	Province	2015	Actuellement le seul partenaire potentiel aurait été PPAKIN qui est en questionnement suite à la suspension du financement par le FIDA.	ONG OING	50
53	Accélérer le processus de mécanisation des nouvelles unités DVDA, Agri et Genre.	nov-14	PV	ITPR, AGRIDR et GENRE	La SMCL recommande qu'un lobbying actif au niveau national soit mené	Province	2015	Promesse du Ministre Agridr de prendre en charge tous les dossiers (genre et ITPR). Ceci concerne uniquement la province du Kwilu et le Ministre a été retenu dans le gouvernement provincial du gouverneur Balabala mais au ministère des ITPR.	ONG OING	25
54	Que la province s'implique et s'approprie du système de gestion des bacs mis en place par la CTB et l'OR.	nov-14	PV	Ministère des ITPR	Que le suivi de gestion évolue vers un suivi multi-acteurs avec inclusion de la province, société civile et la FEC et un rapportage aux CPR KK.	Province	2015	Feuille de route de l'Economiste bac en cours de rédaction prenant en compte la responsabilité de gestion technique bacs par l'OR et de gestion financière par le comité de gestion bacs composé de l'OR provinciale, la SC, la CPR et la CTB	ONG OING	50

56	Inclure dans toutes les interventions / actions avec les partenaires un système de pérennisation fiable en collaboration avec les autorités provinciales.	nov-14	PV	Province et PRODADE KK	Cas spécifique à traiter : l'entretien des routes à travers le péage, le développement d'un système de gestion des compacteurs pérenne, l'institutionnalisation des CLERS.	Province et CTB	Perman.	Le système de pérennisation avec le FONER est en cours de négociation et sera expérimenté financièrement dès que les accord seront signés.	ONG OING	25
57	Améliorer la communication interne des partenaires du PRODADEKK et présenter/diffuser les actions et ses résultats à un publique plus vaste	nov-14	PV	PRODADE KK	Appuyer la mise en œuvre des plans de communication des services techniques, des organisations paysannes et des cadres de concertation de la province mais aussi à se doter d'outils de communication externe	CTB	2015	Les plans de communications des services techniques ont été élaborés. Le tournage de films est en cour de préparation.	CLOSED	100
58	Clarification du rôle et du fonctionnement du SEPROCAM pour pouvoir réaliser un partenariat réel avec le PRODADEKK	nov-14	PV	Ministères des ITPR et DR	Clarifie la mission et le fonctionnement/organisation du SEPROCAM	Province	2015	Lors de la SMCL 7 de juillet 2016, le Ministre de l'Agriculture a dit qu'il veut redéfinir le rôle du village agricole et du SEPROCAM. Proposition faite et à finaliser par le Ministre AgriDr/KWILU'.	CLOSED	100
59	La SMCL recommande que la prochaine SMCL se tienne à Bagata	nov-14	PV	Président SMCL et PRODADE KK	La SMCL recommande que la prochaine SMCL se tienne à Bagata	Province et CTB	juin-15	La SMCL s'est bien déroulée à Bagata	CLOSED	100

60	Reconduire les recommandations non réalisées de la 5 ^{ème} SMCL dans les recommandations de la 6 ^{ème} réunion de la SMCL.	juin-15	PV	SMCL	Reporter les 5 recommandations non réalisées de la 5 ^{ème} SMCL dans la 6 ^{ème} SMCL et en assurer le suivi	Secrétariat SMCL	Immédiat	Les 5 recommandations non réalisées de la SMCL n°5 ont bien été reconduite dans la SMCL n°6	CLOSED	100
61	Engager le montant de 14 millions de FC inscrit au budget provincial 2015 pour les activités de la CPR afin de concrétiser l'effectivité de la participation de la Province au fonctionnement de la CPR. La CTB ne pourrait pas justifier envers l'état Belge de continuer d'appuyer une nouvelle structure dans laquelle le partenaire étatique ne s'engage pas.	juin-15	PV	Ministère des ITPR	Rendre opérationnel le montant inscrit au budget	ITPR	2015	Ce montant est passé à 54 millions de FC mais n'a jamais été effectif.	ONGOING	0
62	Finaliser le processus de sélection des responsables du genre dans les secteurs de Bagata et Masimanimba	nov-14	PV	Ministère et Division Genre	Appuyer la division Genre dans la sélection	Division genre	2015	Les responsables genre ont été sélectionnés pour les 20 secteurs des trois territoires d'intervention du programme.	CLOSED	100
63	Accélérer le processus de mécanisation des nouvelles unités DVDA, DEV. RURAL, AGRI et GENRE.	juin-15	PV	Ministères ITPR, Agridr et Genre	Mener un lobbying actif au niveau national	Ministères	2015	Kwango: Attente de la mise en application de la décision de mécanisation au niveau provincial.	OPEN	0

65	Etablir un partenariat entre le SEPROCAM et le PRODADEKK.	juil-15	PV	Ministère des ITPR et DR	Clarifier la mission et le fonctionnement du SEPROCAM	ITPR et DR	2015	Kwango: Mettre en place une équipe qui doit entrer en contact avec le PRODADEKK afin de discuter sur le type de partenariat avec le SPAREK. Pareil pour le SPARED au Kwilu.	OPEN	0
66	Capitaliser l'exemple de changement induit au niveau du territoire de Bagata par l'intervention du PRODADEKK	juil-15	PV	Prodadekk, UCAG, communication RR	Réaliser un support médiatique vidéo	CTB	2015	Les films sont réalisés et diffusés sur les médias, à la SMCL de Q4 2016	CLOSED	100
67	Interpeller les partenaires Papakin et Foner dans le cadre des engagements pris lors de la reprise des pistes cédées par la CTB	juil-15	PV	Ministère des ITPR, Minider, Gouvernorat et CTB	Convoquer une AG de la CPR dans le plus bref délai. En parallèle la province et la CTB écriront aux programmes avec copies aux autorités de tutelle pour voir cette reprise se concrétiser.	Province	2015	Pour la deuxième fois, le FONER est en train de reprendre le financement de l'entretien des routes dans la Province du Kwilu et du Kwango. L'information doit encore être vérifiée en terme de kilométrage pris en charge, et de budget réellement décaissé. Le PAPAKIN reste inopérational à ce jour.	ONGOING	50
68	Clarifier l'implication de l'OR dans la gestion des bacs.	juil-15	PV	Président SMCL	Inviter l'OR à la prochaine SMCL	Président SMCL	2015	Kwango: Voir conclusions de l'atelier de pérennisation	ONGOING	50

69	Intégrer l'analyse de la gouvernance du transport fluvial dans l'étude Baseline voies fluviales du PRODADEKK	juil-15	PV	PRODADE KK	Revoir les TDR de l'étude Baseline	RS infra	2015	Prise en compte dans l'étude faite en interne ainsi que dans les TDRs de l'Etude baseline qui est en cours de réalisation.	CLOS ED	100
70	Inciter la Province à se mobiliser sur la gestion des bacs	nov-14	PV	Province	Sensibilisation de la population sur la tarification en concertation avec l'OR	Provin ce	2015	Recommandation reprise lors de la SMCL de juillet 2016	CLOS ED	100
71	Améliorer la préparation de la SMCL	juil-15	PV	PRODADE KK	Partager les informations et documents de la SMCL 10 jours avant la réunion;	CSE	2015	Les documents sont préparés et seront partagés dans le délai	CLOS ED	100
72	Communiquer sur les réalisations et l'état d'avancement du programme	juil-15	PV	PRODADE KK	Partager le tableau de bord (indicateurs) de suivi évaluation pour la mesure des réalisations et l'état d'avancement du programme	CSE	2015	Les tableaux de bord sont mis en place pour une partie d'indicateurs et partagés. L'achèvement du reste des tableaux dépend du complément des valeurs cibles par les équipes et les partenaires concernés.	CLOS ED	100
73	Obtenir des clarifications relatives à l'élaboration du budget provincial	juil-15	PV	Président SMCL	S'assurer de la participation du ministre provincial des finances et budget à la prochaine SMCL	Présid ent SMCL	2015	Informations à obtenir auprès des ministres des finances et budget par les Présidents de la SMCL	ONG OING	50

74	Présenter le rôle et les missions du Foner dans les activités de la CPR	juil-15	PV	Province	Inviter le FONER à l'atelier de la CPR et à la prochaine SMCL	Province	2015	Sans objet étant donné que le FONER et la CPR travaillent ensemble et un appui aux CLER a déjà été libéré par le FONER suite au plaidoyer de la CPR	CLOSED	100
75	Revoir l'imputation des frais de fonctionnement	juil-15	PV	PRODADE KK	Corriger les imputations passées, et s'assurer que le fonctionnement est intégré aux activités	RAF	2015	Révision budgétaire faite et attente validation par la SMCL	CLOSED	100
76	Assurer le suivi des engagements sectoriels	juil-15	PV	PRODADE KK et Président SMCL	Transmettre aux membres et invités de la SMCL les feuilles de route des ateliers sectoriels	PRODADEK et Président SMCL	2015	Les présentations seront remises aux participants	CLOSED	100
77	Poursuivre les ouvertures des comptes bancaires pour les partenaires signataires des AE/AF à la TMB	juil-15	PV	Miniplan	Publier les arrêtés provinciaux	Province	2015	Certains partenaires ont ouverts leur compte bancaire mais quelques CLERs sont en attente. Il n'y a plus de convention en cours donc recommandation non applicable	CLOSED	100
80	Opérationnaliser les AE et AF	juil-15	PV	PRODADE KK	Annexer la liste des AE AF approuvés au PV de la SMCL	PRODADEK	2015	Fait	CLOSED	100

81	Faire tourner les localisations de SMCL	juil-15	PV	PRODADE KK et Président SMCL	organiser la prochaine SMCL à Kikwit	PRODADEK K et Président SMCL	2015	La SMCL prévue en juin a été décalée en juillet et au vu de la nouvelle réorganisation des provinces, elle se tient dans le chef lieu de la Province du Kwilu	CLOSED	100
82	Veiller à transmettre les PV des SMCL au président du COMPAR ainsi que ceux qui n'ont pas encore été transmis	juil-16	PV	RR/PRODADEKK	Reproduire et transmettre les PV de toutes les SMCL.	RR/PRODADEK K	juil-16	Ils seront remis au président COMPAR par le RR lors de la réunion du COMPR du 11/10/2016.	CLOSED	100
83	Prévoir de chiffrer l'état d'avancement des décisions SMCL	juil-16	PV	Secrétariat SMCL	Ajouter une colonne du taux de réalisation de la recommandation	Secrétariat SMCL	nov-16	Ce travail est en cours et sera prêt avant la SMCL	CLOSED	100
84	Ajouter un glossaire sur la définition des acronymes	juil-16	PV	Secrétariat SMCL	Dresser et transmettre la liste des abréviations aux membres de la SMCL	Secrétariat SMCL	août-16	Le glossaire a été communiqué à tous les membres de la SMCL lors de la diffusion du PV (message Mail DU 26/07/16). Et ce sera fait systématiquement à chaque SMCL	CLOSED	100
85	Mener un dialogue avec les acteurs intervenants dans la gestion des bacs.	juil-16	PV	Gouverneurs Kwilu et Kwango	Inviter l'OR et autres acteurs intervenants dans la gestion des bacs afin de fixer le cadre d'une gestion rationnelle.	Gouverneurs Kwilu/Kwango	août-16	Voir conclusions de l'atelier sur la pérennisation	ONG OING	50

86	Organiser tous les six mois les missions de suivi mixte (Province – CTB) dans la quinzaine après la SMCL.	juil-16	PV	Président SMCL	Transmettre les TDR au PRODADEKK dans la semaine qui suit la SMCL et effectuer la mission à la date.	Président SMCL	juillet et décembre 16	Visite de suivi prévue en décembre 2016.	CLOSED	100
87	Rendre opérationnel le cadre de concertations entre les PTFs	juil-16	PV	Gouvernement provincial Kwilu et Kwango	Mettre en place un planning / un calendrier de réunion de concertation avec les PTFs afin d'harmoniser les approches des uns et des autres dans la mise œuvre des actions.	Gouvernement provincial Kwilu et Kwango	une fois par semestre	Feuille de route élaborée et validée par une commission intersectorielle. Texte de base du comité intersectorielle élaboré. En attente de l'exécution de ce planning.	ONG OING	80
88	Mise en place du CCP avant la prochaine SMCL	juil-16	PV	Gouvernement Provincial Kwilu et Kwango	Publier le décret provincial qui met en place le CCP	Gouvernement Provincial Kwilu et Kwango	nov-16	Kwango: arrêté signé et CCP installé au Kwango. Kwilu: arrêté dans le signataire du Gouverneur jusqu'à ce jour.	ONG OING	80
90	Transmettre à la SMCL le taux d'exécution des ouvrages réhabilités par rapport à la planification et mise à jour des Kms réhabilités	juil-16	PV	Infra/PRODADEKK	Produire un état d'avancement avec taux d'exécution	RS infra	août-16	Fait en Août et à actualiser avant la SMCL. (voir fascicule COMPAR et présentation SMCL)	CLOSED	100
91	La SMCL a validé la révision budgétaire du PRODADEKK concernant la diminution de 3 millions d'euros, le budget global est de 37.000 euros	juil-16	PV						CLOSED	100

92	Déclassement de véhicules (2 tracteurs et une jeep) : Mahindra à vendre au plus offrant ; Massey Fergusson et Toyota Prado à céder	juil-16	PV		Les 2 ministres de l'agriculture des provinces du Kango et du Kwilu doivent se mettre d'accord pour savoir qui récupère quel véhicule	RS infra	sept-16	En date du 8 juillet les ministres ont répondu. La Toyota Prado a été cédée au Kwilu et le tracteur au Kwango. Les actes de cession ont été signés le 19 juillet.	CLOS ED	100
93	A la suite de la validation de la révision budgétaire, la SMCL recommande de dépêcher une équipe sur terrain afin d'évaluer la faisabilité du désenclavement de l'axe Munzambala-Kitoy et de présenter les résultats de cette évaluation (avec la révision budgétaire) à la prochaine SMCL	juil-16	PV	Infra/PROD ADEKK	Mission de terrain pour évaluation de la faisabilité	RS infra	sept-16	La mission d'évaluation a eu lieu. Les résultats sont présentés à la SMCL d'avril 2017.	CLOS ED	100
94	Les membres de la SMCL valident la liste des conventions de subsides proposées	nov-16	PV	SMCL					CLOS ED	100
95	Les membres de la SMCL valident le rapport de changement budgétaire avec une fin des activités du PRODADEKK fixée au 30 juin 2018.	nov-16	PV	SMCL					CLOS ED	100

96	Mettre en place une commission mixte ad hoc qui devra réfléchir sur la pérennisation de l'entretien des pistes, notamment en collaboration avec la DVDA et le FONER	nov-16	PV	Gouverneur s Kwilu/Kwango	Les gouverneurs à travers leurs ministres AGRIPELDER doivent se concerter pour organiser une première réunion de la commission	Gouverneurs Kwilu/ Kwango	Q1 2017	Le Kwilu a réfléchi sur la pérennisation et quelques résolutions ont été prises (Voir PV de la réunion). Le Kwango a tenu un atelier le 19 avril sur la pérennisation des actions	ONG OING	50
97	Mener une campagne de sensibilisations sur la gestion et le maintien de la praticabilité des pistes en toutes saisons	nov-16	PV	CPR & PRODADE KK	La CPR doit préparer en collaboration avec le PRODADEKK la prochaine convention de subsides où ces activités sont prévues		Q1 2017	Le Kwilu se propose de mener une campagne de sensibilisation et de vulgarisation par les radios communautaires, la création d'une brigade de surveillance des ouvrages PRODADEKK/Enabel, l'installation des panneaux de signalisation sur les voies réhabilitées, la diffusion des textes en Kikongo, lingala, Français sur les bonnes pratiques du civisme routier. Plus de convention de subsides avec la CPR après clarification de son statut de cadre de concertation.	ONG OING	0

					Une prestation de service est prévue pour les 3 provinces d'intervention de la CTB sur ce sujet		D	Le marché est attribué à C4D (Communication pour le Développement). Un atelier est prévu au mois de juin 2018 sur la communication pour le désenclavement.	CLOSED	100
99	Préparer une note technique chiffrée avec différentes variantes à présenter à la Province du Kwilu afin de répondre à la question sur le traitement du point chaud de banc de sable sur l'axe Bagata - Punza	nov-16	PV	Infrastructure PRODADE KK	Mission de terrain pour évaluation par le PRODADEKK	RS infra	déc-16	Mission de terrain réalisée. Note technique chiffrée et les variantes présentés lors de la SMCL d'avril 2017.	CLOSED	100
100	Prioriser la réhabilitation du Bac de Gabia si jamais il y a des reliquats sur le volet Bac.	nov-16	PV	Infrastructure PRODADE KK	Analyser les soldes budgétaires en cour d'année	RS infra	Q3 2017	Le bac de Gabia est programmé	CLOSED	100
101	Identifier les CLER qui n'ont pas bénéficié de l'appui en matériels d'entretien dans les bassins de production et pistes priorités.	nov-16	PV	Infrastructure PRODADE KK	Lister l'ensembles des CLERs de la zone d'intervention du PRODADEKK et identifier les appuis en matériels reçus par ces CLERs	RS infra	Q1 2017	CLER identifiés, liste présentée à la SMCL d'avril 2017.	CLOSED	100

102	Présenter les Plans d'action Genre aux Min du Genre du Kwango et Kwilu	nov-16	PV	Renforcement capacités PRODADE KK	Transmission du document	RS BG	déc-16	Une réunion de présentation du plan d'action Genre a été présenté à la Ministre Genre du Kwilu. Pour celle du Kwango un problème de calendrier s'est posé. A ce jour, les conventions de subsides ont été validées.	CLOSED	100
103	Copier en temps réel les autorités provinciales, l'ensemble des informations concernant les conventions de subsides avec les Acteurs Non Etatiques	nov-16	PV	PRODADE KK	Transmission à chaque fois que de besoin		Continu	Il n'y aura pas de convention avec les ANE	CLOSED	100
104	L'harmonisation de vue entre l'infra/PRODADEKK et l'IPDR/DVDA sur les différents scénarii de traitement des bancs de sable pour une solution possible à cette question.	avr-17	PV	Infrastructure PRODADE KK	Planifier une séance de travail et valider une option.	Responsable INFRA	Fin juin 2017	Cette recommandation tombe suite à la suspension des travaux de réhabilitation par le partenaire Belge (cfr courrier de l'Ambassade)	CLOSED	100
106	Impliquer les services techniques des provinces dans la planification opérationnelle des interventions afin de faciliter le suivi.	avr-17	PV	PRODADE KK	Inviter les Inspecteurs aux séances de travail sur la préparation du MONOP	RS PRODADE KK	Q3 2017	Les inspecteurs ont pris part à la séance de travail sur la planification opérationnelle lors de la préparation du MONOP Q3 à Kikwit	CLOSED	100

107	Procéder à la réception provisoire des ouvrages en y impliquant le gouvernement provincial	avr-17	PV	Infrastructu re PRODADE KK	Planifier des missions de terrain avec les Ministres provinciaux	RSI	Q2 2017		CLOS ED	100
108	Documenter le montant, du budget global PRODADEKK, alloué à chaque province afin de renseigner ce que les PTFs apportent au budget de la province	avr-17	PV	adminFin PRODADE KK	Eclater le budget PRODADEKK et le répartir par territoire d'intervention	Coordi nation PROD ADEK K	Q2 2017	Transmis pour Kwilu et bientôt pour le Kwango	ONG OING	50
109	Inscrire dans la planification opérationnelle les possibilités de synergie avec les CDI dès que mis en place par les provinces.	avr-17	PV	PRODADE KK		RS PROD ADEK K	Q2 2017	Les CDI ne sont pas encore mis en place	OPEN	0
110	Poser les panneaux de direction sur les axes réhabilités	avr-17	PV	synergie PRODADE KK	Inscrire dans la planification opérationnelle Q3 2017	RGG	Q3 2017	Prévu dans le cadre de la campagne de sensibilisation par les Ministères des ITPR.	OPEN	0
111	Présentation et validation du rapport annuel de résultats 2016	avr-17	PV	Membres SMCL		Présid ents SMCL	Q2 2017	Rapport annuel de résultats 2016 validé	CLOS ED	100
111	La SMCL recommande que la prochaine réunion se tienne dans le Kwango en novembre 2017	avr-17	PV	secrétariat SMCL	Préparation invitations	Présid ents SMCL	Q4 2017	SMCL tenue à Bukanga Lonzo (Kwango)	CLOS ED	100
112	Validation d'octroi direct de deux conventions de subsides pour les Ministères de Genre, de la Famille et de l'Enfant du Kwango et Kwilu	sept-17	PV	Membres SMCL		Présid ents SMCL	Q4 2017	une SMCL spéciale tenue le 15/09/2017 a validé ces deux conventions	CLOS ED	100

113	Prolonger le programme afin d'assurer les acquis	janv-18	PV	DGD			Q1 2018	Accord pour la prolongation du volet agricole pour une année	CLOSED	100
									%	87

2 Dépenses

Lignes Budgetaires	Budget proposé SMCL avril 2018 (A+B)	PRODEKK/ Depenses / Années										PREVISIONS Q4 2018				Total dépenses	Solde
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 Janv-Juin	Q3 2018	Octobre	Novembre	Décembre	2019			
A01	213.823,25	-	-	8.469,05	49.154,95	115.118,75	9.650,01	28.566,54	29.124,48	330,20	3.671,10	-	-	-	244.085,08	-30.261,82	
A_01_01	110.715,13			869,65	12.882,77	87.024,35	5.131,44	4.528,69	9.314,70	160,00					119.911,60	-9.196,47	
A_01_02	43.566,48			5.903,08	27.408,85	7.709,77	386,67	1.158,11	12.321,56						54.888,04	-11.321,56	
A_01_03	57.128,00				8.146,00	20.384,63	4.131,90	22.879,74	7.488,22	170,20	3.671,10				66.871,79	-9.743,79	
A_01_04	2.413,65			1.696,32	717,33										2.413,65	-	
A02	9.266.468,51	-	236.458,68	-45.191,94	1.706.953,77	1.558.731,15	2.235.645,70	1.615.969,65	502.921,00	386.667,61	17.621,00	34.958,87	7.700,00	-	8.258.435,49	1.008.033,02	
A_02_01	56.520,88			3.594,35	9.270,12	14.640,14	12.190,63	9.825,64							49.520,88	7.000,00	
A_02_02	10.371,70			540,05	1.982,41	867,41	6.929,39	52,44							10.371,70	-	
A_02_03	98.202,70					9.779,09	9.874,21	14.974,88	23.683,56	17.987,10					76.298,84	21.903,86	
A_02_04	153.461,72			5.084,61	30.858,93	39.346,74	9.095,36	19.076,08							103.461,72	50.000,00	
A_02_05	207.471,98			74.307,27	7.613,33	21.149,04	6.495,74	64.584,01	1.180,56	301,18	1.960,00	13.927,00	5.000,00		196.518,13	10.953,86	
A_02_06	7.187.626,17	236.458,68	-132.280,03	1.376.486,14	911.069,73	2.084.766,61	1.344.543,28	295.138,50	222.609,81	15.661,00	2.700,00	2.700,00		6.359.853,72	827.772,45		
A_02_07	1.237.551,52			280.742,84	539.382,19	86.835,82	96.750,35	93.060,52	137.847,84			15.000,00		1.249.619,56	-12.068,03		
A_02_08	315.261,83			3.561,81	22.496,81	19.457,94	66.162,97	89.857,86	7.921,68			3.331,87		212.790,94	102.470,89		
A03	3.995.331,80	-	278.934,66	1.098.907,26	832.450,62	945.683,33	463.781,55	157.315,15	103.688,13	30.521,91	-	8.695,65	-	-	3.919.978,26	75.353,54	
A_03_01	48.229,43			180,71	16.080,14	19.409,31	2.012,89	10.145,37	1.279,37						49.107,79	-878,35	
A_03_02	184.776,90			163.764,97	20.538,04	473,89									184.776,90	-	
A_03_03	3.553.468,09	278.934,66		861.756,23	776.771,48	914.067,32	430.198,82	144.098,34	89.747,08	135,88	-	8.695,65	-	3.504.405,47	49.062,62		
A_03_04	208.857,38			73.205,35	19.060,96	11.732,81	31.569,84	3.071,44	12.661,68	30.386,03				181.688,11	27.169,27		
A_03_05	-			-	-	-	-	-	-	-				-	-		
A04	142.611,13	-	-	17.038,43	14.411,42	11.304,77	14.560,25	36.021,86	18.245,82	407,84	11.570,00	-	-	-	123.560,39	19.050,74	
A_04_01	58.012,82			14.484,05	9.399,52	8.327,44	14.336,97	6.440,44	4.382,94	168,17					57.539,53	473,30	
A_04_02	63.187,73			2.554,38	759,49	1.191,57		14.432,29	4.877,37		11.570,00	-	-		35.385,10	27.802,63	
A_04_03	21.410,58				4.252,41	1.785,76	223,28	15.149,13	8.985,52	239,67					30.635,77	-9.225,19	
A05	139.479,72	-	-	-	6.528,87	12.475,18	11.789,14	28.091,92	11.597,37	12.980,09	13.156,10	14.585,00	-	-	111.203,66	28.276,06	
A_05_01	51.428,35					12.475,18	3.828,62	2.024,55	2.054,57	6.404,95	662,50	662,50			28.112,87	23.315,48	
A_05_02	9.667,16				3.813,99		3.828,62	2.024,55	2.054,57	6.404,95	662,50	662,50			19.451,68	-9.784,52	
A_05_03	75.221,13				2.714,88		4.131,90	22.879,74	7.488,22	170,20	3.671,10				41.056,04	34.165,09	
A_05_04	3.163,08							1.163,08			8.160,00	13.260,00	-	-	22.583,08	-19.420,00	
X_99_01	-			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Z01	4.223.412,95	223,02	145.849,14	722.515,86	871.768,97	921.379,34	154.777,33	908.589,80	138.333,22	526.695,25	-	-	-	-	4.390.131,93	-166.718,98
Z_01_01	665.642,57	55,76	75.812,90	205.501,44	77.380,36	6.938,02	-	45,91		448.303,80					813.946,37	- 148.303,80
Z_01_02	374.831,77	55,75	42.764,27	77.877,78	131.366,77	107.767,20									359.831,77	15.000,00
Z_01_03	1.232.970,94	111,51	1.009,00	29.154,08	124.868,07	133.982,58	169.707,06	622.959,92	1.434,78	78.391,45					1.161.618,44	71.352,49
Z_01_04	377.951,82		4.805,71	160.723,13	151.390,79	28.901,41									345.821,04	32.130,78
Z_01_05	347.436,36		489,91	138.765,41	169.675,39	254.207,11	-	215.701,46							347.436,36	-
Z_01_06	1.118.397,69		20.967,35	110.431,66	213.016,99	287.534,17	200.817,64	285.629,88	136.898,45						1.255.296,14	- 136.898,45
Z_01_07	106.119,45				4.070,60	102.048,85									106.119,45	-
Z_01_08	62,36			62,36											62,36	0,00
Z02	477.558,08	-	127.684,60	98.194,92	241.943,85	5.341,96	4.396,23	-3,48	167,34	5.907,86	-	-	-	-	483.633,28	-6.075,20
Z_02_01	113.700,88		113.700,88												113.700,88	-
Z_02_02	57.441,26			56.625,00		816,26									57.441,26	-
Z_02_03	25.208,53		13.983,72	9.341,86	1.788,26	94,69									25.208,53	-
Z_02_04	281.207,41			32.228,06	240.155,59	4.431,01	4.396,23	-	3,48	167,34	5.907,86				287.282,61	- 6.075,20
Z03	1.049.182,00	572,94	97.962,21	201.764,25	254.857,31	247.617,05	80.446,51	83.183,09	50.464,58	33.687,13	-	-	-	-	1.050.555,07	-1.373,07
Z_03_01	387.666,61		39.508,81	91.886,95	105.441,14	87.965,90	20.202,31	22.661,50	10.310,15	3.477,06					381.453,82	6.212,79
Z_03_02	280.010,06		45.355,39	50.135,39	68.688,08	87.814,81	-	1.591,17	11.143,03						261.545,53	18.464,53
Z_03_03	265.149,86	572,94	10.206,81	33.695,73	51.941,22	68.985,35	46.271,02	38.476,79	28.096,89	26.328,32					304.575,06	- 39.425,20
Z_03_04	59.045,25		1.775,31	21.083,38	9.364,83	2.670,55									34.894,07	24.151,18
Z_03_05	57.310,22		1.115,89	4.962,80	19.422,04	180,44	15.564,35	10.901,77	12.057,54	3.881,75					68.086,58	- 10.776,36
Z04	265.478,38	73,86	-	63,33	14.054,68	49.004,53	35.267,02	38.131,40	7.628,40	44.977,77	-	-	-	-	189.200,99	76.277,39
Z_04_01	52.230,72					248,59	30.057,59	22.421,72							52.230,72	-
Z_04_02	142.727,62			63,33		39.430,73			2.527,58	44.738,40					86.760,04	55.967,57
Z_04_03	70.520,04	73,86			14.054,68	9.822,39	5.209,43	15.709,68	5.100,82	239,37					50.210,23	20.309,81
	226.654,17	- 0,53	39.308,40	182.167,43	- 575,59	3.621,86	2.132,60	-	-	2.561,67	-	-	-	-	229.215,84	- 2.561,67
Z_10_01	221.326,76		39.295,65	182.031,11											221.326,76	-
Z_99_98	5.327,41	- 0,53	12,75	136,32	- 575,59	3.621,86	2.132,60			2.561,67					7.889,08	- 2.561,67
Grand Total	20.000.000,00	869,29	926.197,69	2.283.928,59	3.991.548,85	3.870.277,92	3.012.446,34	2.895.865,93	862.170,35	1.044.737,31	46.018,20	58.239,52	7.700,00	-	19.000.000,00	1.000.000,00

3 Taux de décaissement de l'intervention

Source de financement	Budget cumulé	Dépenses réelles cumulées	Taux de déboursement cumulé	Commentaires et remarques
Contribution directe belge	20.000.000 Euros	19.000.000 Euros	95 %	Reduction du budget de 1.000.000 d'Euros après décision du Gouvernement Belge de suspendre les activités de Désenclavement en RD Congo.
Contribution du pays partenaire				
Autre source				

4 Personnel de l'intervention

Personnel (titre et nom)	Genre (H/F)	Durée de recrutement (dates début et fin)
1. Personnel national mis à disposition par le pays partenaire :		
2. Personnel d'appui, recruté localement par la CTB :		
Ir Routier LUSIAMA NSONGOLO Boskin	M	23/10/2014 30/06/2018
Sec-Caissier Assistant Logistique MPENDJA MBOKUYO Thierry	M	11/04/2016 30/06/2018
Chauffeur - Compacteur MUKUNGU NZE-SE-NA Jacques	M	5/01/2016 30/06/2018
Animateur Locale MWAMBA MEYA Joseph	M	1/12/2013 30/06/2018
Logisticien KILEKWA KILODI Séraphin	M	24/07/2013 30/06/2018
Ir Routier KALONJI TSHINKUMBA Grégoire	M	11/05/2014 30/06/2018
Chauffeur KANDOSI MBIM Jules	M	7/01/2013 30/06/2018
Animateur Locale MANWANA MAKANISI Guy	M	1/12/2013 30/06/2018
Assistante adm/fin MPAKA LUZOLO Gisèle	F	24/07/2013 30/06/2018
ATI Infrastructure MUKENDI Philippe	M	2/09/2013 31/07/2018
Ir fluvial NKAYILU LUMBANZU Joseph	M	1/11/2012 30/06/2018
Chauffeur-compacteur SASA Papy	M	5/01/2016 30/06/2018
Chauffeur BALABALA KAHUABA Guy	M	21/01/2013 30/06/2018

Comptable Vérificateur	BUHIRA	NTAGULWA	Espérance	F	25/04/2016	30/06/2018
Secrétaire Réceptionniste	ESALO	KANJINGA	Fifi	M	7/01/2013	30/06/2018
Chauffeur	ITAMPONI	KOKO	Félix	M	18/03/2011	30/06/2018
Contrôleur de Gestion	KABALA	TSHIALU	François-Xavier	M	7/04/2016	15/10/2016
				M		
Expert en SIG	KABEYA	KAMANAMPATA	Jean-Baptiste	M	15/06/2013	30/06/2018
Chauffeur	KAMBAMBA	KIPANGA	Willy	M	15/01/2013	30/06/2018
Chargé Suivi/Evaluation	KASANJI	TSHIBADI	Christian	M	1/06/2013	30/06/2018
Coordonnateur logistique	KATEMBO	TSHISWASWA	François	F	1/07/2016	30/06/2018
Collaboratrice Logistique	KUTUNDWA	MUNKINA	Chantal	M	5/01/2016	30/06/2018
RAF	LWISONGA	FALU	Alphonse	M	1/07/2015	30/06/2018
ATN	MALEMBA	NTUMBA	Rio	F	7/05/2012	30/06/2018
Secrétaire Caissière	MAMBANDA	KILOLO	Dostine	M	7/01/2013	30/06/2018
Chauffeur	MATUNGULU	LUSANGA	Jean-Marie	M	1/12/2014	30/06/2018
Chauffeur	MATUNGULU	MUKANZA	Freddy	M	1/05/2012	30/06/2018
Contrôleur de gestion	NITUMOSI	LULEMBA	Vital	M	1/03/2017	30/06/2018
Mécanicien Chauffeur	NTWALA	NTAMBU	Vincent	M	1/07/2014	30/06/2018
Chauffeur	KITAMBALA	OMANA	André	M	21/05/2015	30/11/2016
Socio-Economiste	KUYENGUNA	MWANZA	Paul	M	6/07/2015	30/06/2018
Logisticien	MADI	LUMPUNGU	Désiré	M	1/12/2014	30/11/2016

Chargé d'appui aux programmes	MPOMBO	MULENADA	Gabriel	F	9/03/2015	8/03/2017
Nettoyeuse	NSEKI	LUTONADIO	Clotilde	M	1/12/2014	30/11/2016
Chauffeur	YUMA	MUSAFARI	Florent	M	1/12/2014	30/11/2016
Responsable des Réhabilitations	FATAKI	LUKUMU	Papy	M	12/02/2013	30/06/2018
Logisticien	KIYUNGU	KIMVOLO	Faustin	F	24/07/2013	30/06/2018
Animatrice Locale	KUSONIKA		Victorine	M	1/11/2013	30/06/2018
Ir Routier	LANGWANA	MUNGULU	Albert	M	1/05/2013	30/06/2018
Chauffeur	MWANANSUKA	APIUNG	Henri		1/05/2013	30/06/2018
3. Personnel de formation, recruté localement :						
4. Personnel international (hors CTB) :						

5. Experts internationaux (CTB) :

1. Riccardo CAPOCCHINI : Coordonnateur
2. Sammy AUWERX : RAFI
3. Henry Paul BOLAP : Responsable secteur bonne gouvernance
4. Géry Van NIEUWENHUYSEN : Responsable secteur bonne gouvernance
5. Walter HAEGE : Responsable secteur semences
6. Joris BACKAERT : Responsable Agriculture
7. Pascal ANGULOS : Coordinatrice
8. Philippe MUKENDI : Responsable Infrastructures
9. Philippe MARCOVITCH : RAFI
10. Parfait SAKA : Responsable secteur bonne gouvernance
11. Maurice SCHILL : Coordonnateur après départ PASCAL
12. Murielle HERMOUET : Coordinatrice
13. Constantin HIEN : RAFI

5 Marchés publics

Numéro du marché	Numéro du lot	Intitulé du marché	Intitulé du lot	Etat	Société	Montant final du marché
RDC1116111-01	RDC1116111-01 lot 1	Réhabilitation de l'axe routier village KIKWETA-MOANZA (53,00km) par la méthode HIMO	PK0+000 - PK10+000	Réception définitive	AFM	25.626,33 €
RDC1116111-01	RDC1116111-01 lot 2	Réhabilitation de l'axe routier village KIKWETA-MOANZA (53,00km) par la méthode HIMO	PK10+000 - PK20+250	Réception définitive	ADPIP	30.548,50 €
RDC1116111-01	RDC1116111-01 lot 3	Réhabilitation de l'axe routier village KIKWETA-MOANZA (53,00km) par la méthode HIMO	PK20+250 - PK32+140	Réception définitive	SDG MULTI SERVICE	35.328,54 €
RDC1116111-01	RDC1116111-01 lot 4	Réhabilitation de l'axe routier village KIKWETA-MOANZA (53,00km) par la méthode HIMO	PK32+140 - PK42+600	Réception définitive	SDG MULTI SERVICE	40.013,51 €
RDC1116111-01	RDC1116111-01 lot 5	Réhabilitation de l'axe routier village KIKWETA-MOANZA (53,00km) par la méthode HIMO	PK42+600 - PK53+000	Réception définitive	MEDIS	29.391,69 €
RDC1116111-02	RDC1116111-02 lot 1	Réhabilitation de l'axe routier MASAMUNA - KIKWETA (48,300 km) par la méthode HIMO	Du PK0+000 - PK11+700	Réception définitive	CERED	54.884,50 €

RDC1116111-02	RDC1116111-02 lot 2	Réhabilitation de l'axe routier MASAMUNA - KIKWETA (48,300 km) par la méthode HIMO	Du PK11+740 - PK24+730	Réception définitive	ETAM	34.203,44 €
RDC1116111-02	RDC1116111-02 lot 3	Réhabilitation de l'axe routier MASAMUNA - KIKWETA (48,300 km) par la méthode HIMO	Du PK24+730 - PK35+670	Réception définitive	RPDR	28.826,90 €
RDC1116111-02	RDC1116111-02 lot 4	Réhabilitation de l'axe routier MASAMUNA - KIKWETA (48,300 km) par la méthode HIMO	Du PK35+670 - PK48+300	Réception définitive	CEPIF	32.919,19 €
RDC1116111-03	RDC1116111-03 lot 1	Marché de fourniture d'un camion 4x4 avec benne basculante	Achat d'un camion benne de 15 tonnes	Non attribué		
RDC1116111-04		Réhabilitation bureaux et magasins à Masimbanimba et Kikwit		Annulé		
RDC1116111-05	RDC1116111-05 lot 1	Réhabilitation de l'axe routier BAGATA - Ferme KIMWANZA (51,900 Km) par la méthode HIMO	Du PK 0+000 au PK 11+610	Réception définitive	ADECO	34.107,49 €
RDC1116111-05	RDC1116111-05 lot 2	Réhabilitation de l'axe routier BAGATA - Ferme KIMWANZA (51,900 Km) par la méthode HIMO	Du PK 11+610 au PK 21+900	Réception définitive	G.R.D.NK	30.698,15 €
RDC1116111-05	RDC1116111-05 lot 3	Réhabilitation de l'axe routier BAGATA - Ferme KIMWANZA (51,900 Km) par la méthode HIMO	Du PK 21+900 au PK 32+200	Réception définitive	ADEFA	26.280,15 €

RDC1116111-05	RDC1116111-05 lot 4	Réhabilitation de l'axe routier BAGATA - Ferme KIMWANZA (51,900 Km) par la méthode HIMO	Du PK 32+200 au PK 41+740	Réception définitive	RTM	30.849,15 €
RDC1116111-05	RDC1116111-05 lot 5	Réhabilitation de l'axe routier BAGATA - Ferme KIMWANZA (51,900 Km) par la méthode HIMO	Du PK 41+740 au PK 51+900	Réception définitive	ETRE LMAT	25.949,70 €
RDC1116111-06	RDC1116111-06 lot 1	Réhabilitation de l'axe routier Ferme KIMWANZA-Village BONKULU (51,800 km) par la méthode HIMO	Du PK0+000-PK10+700	Réception définitive	ODIN	27.404,72 €
RDC1116111-06	RDC1116111-06 lot 2	Réhabilitation de l'axe routier Ferme KIMWANZA-Village BONKULU (51,800 km) par la méthode HIMO	Du PK10+700-PK21-830	Réception définitive	UDIB	28.489,85 €
RDC1116111-06	RDC1116111-06 lot 3	Réhabilitation de l'axe routier Ferme KIMWANZA-Village BONKULU (51,800 km) par la méthode HIMO	Du PK21+830-PK31+810	Réception définitive	BBPC	25.400,00 €
RDC1116111-06	RDC1116111-06 lot 4	Réhabilitation de l'axe routier Ferme KIMWANZA-Village BONKULU (51,800 km) par la méthode HIMO	Du PK31+810-PK42+650	Réception définitive	ACDI	40.540,85 €

RDC1116111-06	RDC1116111-06 lot 5	Réhabilitation de l'axe routier Ferme KIMWANZA-Village BONKULU (51,800 km) par la méthode HIMO	Du PK42+650-PK51+800	Réception définitive	ACDI	27.220,69 €
RDC1116111-07	RDC1116111-07 lot 1	Marché de travaux relatifs à la construction de bureau, magasin et clôture à Masimbanimba et construction magasin, garage et clôture à Kikwit	Construction d'un garage, dépôt de stockage des produits agricoles et mur de clôture à Kikwit	Réception définitive	AFRICONS	124.744,47 €
RDC1116111-07	RDC1116111-07 lot 2	Marché de travaux relatifs à la construction de bureau, magasin et clôture à Masimbanimba et construction magasin, garage et clôture à Kikwit	Construction d'un bâtiment à usage administratif, dépôt de stockage des produits agricoles et mur de clôture à Masimanimba	Réception définitive	G.S.C. Sarl	179.432,00 €
RDC1116111-08	RDC1116111-08 lot 1	Réhabilitation de 3 ponts dans le territoire de BULUNGU	Pont KABANGU	Réception définitive	IDI LES PAUVRES	50.840,00 €
RDC1116111-08	RDC1116111-08 lot 2	Réhabilitation de 3 ponts dans le territoire de BULUNGU	Pont SANI	Réception définitive	NDANDA CONSTRUCT	29.619,13 €
RDC1116111-08	RDC1116111-08 lot 3	Réhabilitation de 3 ponts dans le territoire de BULUNGU	Pont LUIDI	Réception définitive	IDI LES PAUVRES	49.191,00 €
RDC1116111-09	RDC1116111-09 lot 1	Réhabilitation de l'axe routier KENGE Village MAHIANGU 44,00Km) par la méthode HIMO	Du PK 0+000 au PK 9+990	Résilié	PAC	23.263,98 €

RDC1116111-09	RDC1116111-09 lot 2	Réhabilitation de l'axe routier KENGE Village MAHIANGU 44,00Km) par la méthode HIMO	Du PK 9+990 au PK 21+200	Réception définitive	ARDEX	32.906,88 €
RDC1116111-09	RDC1116111-09 lot 3	Réhabilitation de l'axe routier KENGE Village MAHIANGU 44,00Km) par la méthode HIMO	Du PK 21+200 au PK 32+200	Réception définitive	MUNGUNGU	42.094,34 €
RDC1116111-09	RDC1116111-09 lot 4	Réhabilitation de l'axe routier KENGE Village MAHIANGU 44,00Km) par la méthode HIMO	Du PK 32+200 au 42+300	Réception définitive	COVODER	27.312,37 €
RDC1116111-10	RDC1116111-10 lot 1	Réhabilitation de l'axe routier Village KINDI - MOSAMBA (34,300 Km) par la méthode HIMO	Du PK 0+000 au PK 12+600	Réception définitive	AVTR	34.521,79 €
RDC1116111-10	RDC1116111-10 lot 2	Réhabilitation de l'axe routier Village KINDI - MOSAMBA (34,300 Km) par la méthode HIMO	Du PK 12+600 au PK 24+300	Réception définitive	A.I.D.E.B	32.670,00 €
RDC1116111-10	RDC1116111-10 lot 3	Réhabilitation de l'axe routier Village KINDI - MOSAMBA (34,300 Km) par la méthode HIMO	Du PK 24+300 au PK 34+300	Réception définitive	POLIDAF	26.317,87 €
RDC1116111-11	RDC1116111-11 lot 1	Réhabilitation de l'axe routier Village MAHIANGU- KINDI	Du PK00+000-PK10+700	Réception définitive	NBL	27.295,53 €

RDC1116111-11	RDC1116111-11 lot 2	Réhabilitation de l'axe routier Village MAHIANGU- KINDI	Du PK10+700-PK21+300	Réception définitive	BAGEC	29.760,00 €
RDC1116111-11	RDC1116111-11 lot 3	Réhabilitation de l'axe routier Village MAHIANGU- KINDI	Du PK21+300-PK31+400	Réception définitive	BECC	28.331,28 €
RDC1116111-11	RDC1116111-11 lot 4	Réhabilitation de l'axe routier Village MAHIANGU- KINDI	Du PK31+400-PK43+400	Réception définitive	ADIP	41.397,46 €
RDC1116111-12	RDC1116111-12 lot 1	Reconstruction du pont IMPATA EKU de 24M de portée dans le territoire d'Idiofa, Province du Bandundu	Reconstruction du pont IMPATA EKU de 24 mètre de portée dans le territoire d'Idiofa, province de Bandundu	Réception provisoire	BEGO CONGO	352.575,00 €
RDC1116111-13	RDC1116111-13 lot 1	Construction d'n bac de passage de 35 tonnes pour le site de Bagata en RD Congo (commande complémentaire RDC0914111-32)	Construction d'un bac de passage de 35 tonnes pour le site de Bagata en RD Congo	Réception définitive	MEUSE ET SAMBRE	694.854,71 €
RDC1116111-15	RDC1116111-15 lot 1	Travaux de réhabilitation de 7 ponts en béton armé par la méthode HIMO dans les territoires de Kenge, Masimanimba et Bagata	Reconstruction du Pont MBWAKWOM(Territoire de BAGATA)	Réception définitive	AS.CO.DE	30.487,23 €
RDC1116111-15	RDC1116111-15 lot 2	Travaux de réhabilitation de 7 ponts en béton armé par la méthode HIMO dans les territoires de Kenge, Masimanimba et Bagata	Reconstruction du Pont BILAMBAYI(territoire de BAGATA)	Réception définitive	AS.CO.DE	32.669,64 €

RDC1116111-15	RDC1116111-15 lot 3	Travaux de réhabilitation de 7 ponts en béton armé par la méthode HIMO dans les territoires de Kenge, Masimanimba et Bagata	Construction du Pont MBIDIKULU(Territoire de MASIMANIMBA)	Réception définitive	GRUCOMEX	26.787,88 €
RDC1116111-15	RDC1116111-15 lot 4	Travaux de réhabilitation de 7 ponts en béton armé par la méthode HIMO dans les territoires de Kenge, Masimanimba et Bagata	Construction du Pont MUYONSI(Territoire de MASIMANIMBA)	Réception définitive	G.S.C. Sarl	35.730,30 €
RDC1116111-15	RDC1116111-15 lot 5	Travaux de réhabilitation de 7 ponts en béton armé par la méthode HIMO dans les territoires de Kenge, Masimanimba et Bagata	Travaux confortatifs du Pont MUSAMBA(5ml) et Construction de deux dalots(Territoire de MASIMANIMBA)	Réception définitive	G.S.C. Sarl	24.732,58 €
RDC1116111-15	RDC1116111-15 lot 6	Travaux de réhabilitation de 7 ponts en béton armé par la méthode HIMO dans les territoires de Kenge, Masimanimba et Bagata	Construction du Pont MAZAMBA(5ml) et Dalot MAZAMBA(Territoire de MASIMANIMBA)	Réception définitive	GESER SPRL	31.248,04 €
RDC1116111-15	RDC1116111-15 lot 7	Travaux de réhabilitation de 7 ponts en béton armé par la méthode HIMO dans les territoires de Kenge, Masimanimba et Bagata	Aménagement des accès du Pont YUNG(16 ml) (Territoire de KENGE)	Réception définitive	GRUCOMEX	27.447,50 €
RDC1116111-16	RDC1116111-16 lot 1	Etude impact environnemental et social des routes du PRODADEKK dans la Province du Bandundu (Territoire de Kenge, Masi-Manimba, Bagata	Etude d'impact environnemental et social des routes PRODEKK/PRODAKK dans la Province du Bandundu (Territoires de Kenge, Masi-Manimba, Bagata)	Annulé		

RDC1116111-17	RDC1116111-17 lot 1	Gravillonnage des points chauds sur l'axe routier BAGATA-BONKULU	Du PK 06+000 PK 46+670	Réception définitive	AFRICONS	118.400,47 €
RDC1116111-17	RDC1116111-17 lot 2	Gravillonnage des points chauds sur l'axe routier BAGATA-BONKULU	Du PK 56+300 au PK79+310	Réception définitive	FADECS CONSTRUCT	85.000,00 €
RDC1116111-17	RDC1116111-17 lot 3	Gravillonnage des points chauds sur l'axe routier BAGATA-BONKULU	Du PK 81+900 au PK 100+600	Réception définitive	NDANDA CONSTRUCT	76.900,00 €
RDC1116111-18	RDC1116111-18 lot 1	Construction de 7 passages sous routes et 210 ml des fossés VENEZUELA en béton sur l'axe routier BAGATA - BONKULU	Construction de 7 passages sous routes	Réception définitive	BAK. CONSTRUCT	48.471,10 €
RDC1116111-18	RDC1116111-18 lot 2	Construction de 7 passages sous routes et 210 ml des fossés VENEZUELA en béton sur l'axe routier BAGATA - BONKULU	Construction de fossés bétonnés du type VENEZUELA	Réception définitive	O.H.E Sarl	31.970,15 €
RDC1116111-19	RDC1116111-19 lot 1	Traitement des points chauds de l'axe routier village MIKAMBU-BONGA YASA (8,930ml) en semi-mécanisée et construction d'un fossé mécanisé (950ml)	Du PK0+000 au PK 26+790	Réception provisoire	G.S.C. Sarl	259.246,60 €
RDC1116111-19	RDC1116111-19 lot 2	Traitement des points chauds de l'axe routier village MIKAMBU-BONGA YASA (8,930ml) en semi-mécanisée et construction d'un fossé mécanisé (950ml)	Du PK26+790 au PK34+350	Réception provisoire	HORIZON CORPORATION	461.594,25 €

RDC1116111-20	RDC1116111-20 lot 1	Traitement des points chauds de l'axe routier village Kenge - Tsakalambewa en semi-mécanisée dans la province du Bandundu	Du PK 0+000 au PK 7+320	Réception provisoire	G.S.C. Sarl	126.870,89 €
RDC1116111-20	RDC1116111-20 lot 2	Traitement des points chauds de l'axe routier village Kenge - Tsakalambewa en semi-mécanisée dans la province du Bandundu	Du PK 25+320 au PK 44+220	Réception provisoire	MEDIS	249.609,57 €
RDC1116111-21	RDC1116111-21 lot 1	Marché de fournitures pour acquisition de 4 compacteurs (de 700 à 1100 kg)	Marché de fournitures pour acquisition de 4 compacteurs (de 700 à 1100 kg)	Réception définitive	BIA RDC	64.242,11 €
RDC1116111-22	RDC1116111-22 lot 1	Etude d'impact environnemental et social des routes PRODADEKK dans la Province du Bandundu (Territoire de KENGE, MASI-MANIMBA, BAGATA)	Etude d'impact environnemental et social des routes PRODEKK/PRODAKK dans la Province du Bandundu (territoire de Kenge, Masi-Manimba, Bagata)	Non attribué		
RDC1116111-23	RDC1116111-23 lot 1	Réouverture de l'axe routier Village MUTSELENGE-Bac KITONA-Route FESHI (44,835 km) par la méthode HIMO	Du PK 0+000 au PK 10+000 (10.000 ml)	Réception définitive	JEPAM	25.650,00 €
RDC1116111-23	RDC1116111-23 lot 2	Réouverture de l'axe routier Village MUTSELENGE-Bac KITONA-Route FESHI (44,835 km) par la méthode HIMO	Du PK 10+000 au PK 21+660 (11.660 ml)	Réception définitive	RTM CONSTRUCT	30.959,46 €
RDC1116111-23	RDC1116111-23 lot 3	Réouverture de l'axe routier Village MUTSELENGE-Bac KITONA-Route FESHI (44,835 km) par la méthode HIMO	Du PK 21 + 660 au PK 30 + 740 (9.080 ml)	Réception définitive	BCC	29.975,96 €

RDC1116111-23	RDC1116111-23 lot 4	Réouverture de l'axe routier Village MUTSELENGE-Bac KITONA-Route FESHI (44,835 km) par la méthode HIMO	Du PK 30 + 740 au PK 44 + 830 (14.090 ml)	Réception définitive	ETRE LMAT	35.607,16 €
RDC1116111-24	RDC1116111-24 lot 1	Travaux de traitement des bourbiers par gravillonnage sur l'axe Bagata-Bonkulu. (6.200 ml)	TRAVAUX DE TRAITEMENT DES BOURBIERS PAR GRAVILLONNAGE SUR L'AXE BAGATA-BONKULU (6.200 ml).	Réception définitive	CADP	68.009,00 €
RDC1116111-25	RDC1116111-25 lot 1	Travaux de construction de 7 passages sous routes et 150 ml de fossés bétonnés sur l'axe Bagata-Bonkulu	Construction de 7 passages sous routes constitués des pieds droits en maçonnerie des moellons reposant sur un radier en béton armé recouvert par des dalles en béton armé	Réception provisoire	O.H.E Sarl	53.000,00 €
RDC1116111-25	RDC1116111-25 lot 2	Travaux de construction de 7 passages sous routes et 150 ml de fossés bétonnés sur l'axe Bagata-Bonkulu	Construction des fossés bétonnés du type VENEZUELA permettant de canaliser les eaux vers les passages sous routes dans les villages les plus importants de l'axe routier	Réception provisoire	BAK. CONSTRUCT	34.543,60 €
RDC1116111-26	RDC1116111-26 lot 1	Travaux de réhabilitation de 6 ponts dans le territoire de Masimanimba	Construction du pont Moshi	Réception définitive	JMT Construct	26.244,00 €
RDC1116111-26	RDC1116111-26 lot 2	Travaux de réhabilitation de 6 ponts dans le territoire de Masimanimba	Construction du pont Lukula	Réception définitive		30.686,50 €
RDC1116111-26	RDC1116111-26 lot 3	Travaux de réhabilitation de 6 ponts dans le territoire de Masimanimba	Construction du pont Lombo	Réception définitive	ACDI	41.407,76 €

RDC1116111-26	RDC1116111-26 lot 4	Travaux de réhabilitation de 6 ponts dans le territoire de Masimanimba	Réhabilitation du pont Kafy et construction d'un Dallot de 80X80	Réception définitive	RTM CONSTRUCT	28.140,56 €
RDC1116111-26	RDC1116111-26 lot 5	Travaux de réhabilitation de 6 ponts dans le territoire de Masimanimba	Construction du pont Kitumbi	Réception définitive	GRADEC	28.270,04 €
RDC1116111-26	RDC1116111-26 lot 6	Travaux de réhabilitation de 6 ponts dans le territoire de Masimanimba	Travaux confortatif du pont Mulila et construction d'un Dallot de 80X80	Réception définitive	ETRE LMAT	17.841,30 €

Numéro du marché	Numéro du lot	Intitulé du marché	Intitulé du lot	Etat	Société	Montant final du marché
RDC1620011-01	RDC1620011-01 lot 1	Construction des embarcadères du bac de Bagata	Construction des embarcadères du bac de Bagata	Réception définitive	ADPIP	154.154,12 €
RDC1620011-02	RDC1620011-02 lot 1	Marché de travaux de rechargement d'une digue à la rive gauche de la rivière LUBUI I et la construction d'un pont en béton armé de 10ml.	marché de travaux de rechargement d'une digue à la rive gauche de la rivière LUBUI II et la construction d'un pont en béton armé de 10 ml	Réception définitive	O.R	158.288,64 €
RDC1620011-04	RDC1620011-04 lot 1	Traitement d'aménagement progressif et traitement des points chauds de l'axe routier Ferme LUIE - Village MAKANGAY	Du PK 0+000 au PK 11+600	Annulé		
RDC1620011-04	RDC1620011-04 lot 2	Traitement d'aménagement progressif et traitement des points chauds de l'axe routier Ferme LUIE - Village MAKANGAY	Du PK 11+600 au PK 22+100	Annulé		

RDC1620011-04	RDC1620011-04 lot 3	Traitement d'aménagement progressif et traitement des points chauds de l'axe routier Ferme LUIE - Village MAKANGAY	Du PK 22+100 au PK 35+700	Annulé		
RDC1620011-04	RDC1620011-04 lot 4	Traitement d'aménagement progressif et traitement des points chauds de l'axe routier Ferme LUIE - Village MAKANGAY	Du PK 35+700 au PK 47+470	Annulé		
RDC1620011-04	RDC1620011-04 lot 5	Traitement d'aménagement progressif et traitement des points chauds de l'axe routier Ferme LUIE - Village MAKANGAY	Du PK 47+470 au PK 59+020	Annulé		
RDC1620011-05	RDC1620011-05 lot 1	Travaux d'aménagement progressif et traitement des points chauds de l'axe routier BAGATA-Ferme LUIE	Du PK0+000 au PK10+600	Annulé		
RDC1620011-05	RDC1620011-05 lot 2	Travaux d'aménagement progressif et traitement des points chauds de l'axe routier BAGATA-Ferme LUIE	Du PK10+600 au PK21+700	Annulé		
RDC1620011-05	RDC1620011-05 lot 3	Travaux d'aménagement progressif et traitement des points chauds de l'axe routier BAGATA-Ferme LUIE	Du PK21+700 au PK34+520	Annulé		
RDC1620011-05	RDC1620011-05 lot 4	Travaux d'aménagement progressif et traitement des points chauds de l'axe routier BAGATA-Ferme LUIE	Du PK34+520 au PK43+120	Annulé		
RDC1620011-05	RDC1620011-05 lot 5	Travaux d'aménagement progressif et traitement des points chauds de l'axe routier BAGATA-Ferme LUIE	Du PK43+120 au PK49+330	Annulé		
RDC1620011-06	RDC1620011-06 lot 1	Travaux de reconstruction de deux ponts et un dalot sur les axes routiers Tshikapa-KOBO(Construction du pont Lungani et un dalot de 80X80	Réception provisoire	RTM CONSTRUCT	32.646,90 €

		territoire de Kenge) et Kikwit-PAY Kongila (territoire de Masimanimba)				
RDC1620011-06	RDC1620011-06 lot 2	Travaux de reconstruction de deux ponts et un dalot sur les axes routiers Tshikapa-KOBO(territoire de Kenge) et Kikwit-PAY Kongila (territoire de Masimanimba)	Construction du pont KOBO	Réception provisoire	SDCCO	24.779,00 €
RDC1620011-07	RDC1620011-07 lot 1	Travaux de balisage et aménagement de la rivière BAKALI tronçon RN1- Village Munene (40.060 ml) par la méthode HIMO.	PK0+000-PK10+000	Réception provisoire	OPDC	17.172,55 €
RDC1620011-07	RDC1620011-07 lot 2	Travaux de balisage et aménagement de la rivière BAKALI tronçon RN1- Village Munene (40.060 ml) par la méthode HIMO.	PK10+000-PK20+000	Réception provisoire	RFR	18.293,00 €
RDC1620011-07	RDC1620011-07 lot 3	Travaux de balisage et aménagement de la rivière BAKALI tronçon RN1- Village Munene (40.060 ml) par la méthode HIMO.	PK20+000-PK30+000	Réception provisoire	ADRFK	19.235,00 €
RDC1620011-07	RDC1620011-07 lot 4	Travaux de balisage et aménagement de la rivière BAKALI tronçon RN1- Village Munene (40.060 ml) par la méthode HIMO.	PK30+000-PK40+060	Réception provisoire	GADC	21.922,50 €
RDC1620011-08	RDC1620011-08 lot 1	Travaux de rechargement d'une digue de 900 ml sur l'axe routier Ferme LUIE- village MAKANGAY	Travaux de rechargement d'une digue de 900 ml sur l'axe routier ferme LUIE- village MAKANGAY	Annulé		
RDC1620011-16	RDC1620011-16 lot 1	Consultance pour l'élaboration de la stratégie de communication pour le développement (C4D) des programmes de désenclavement de la CTB RD Congo	Consultance pour l'élaboration de la stratégie de communication pour le développement (C4D) des programmes de désenclavement de la CTB RD Congo.	Exécution	C4D	19.820,00 €

RDC1620011-17	RDC1620011-17 lot 1	Recrutement d'une structure spécialisée en appui et en encadrement aux radios communautaires.	Recrutement d'une structure spécialisée en appui et en encadrement aux radios communautaires.	Non attribué		
---------------	---------------------	---	---	--------------	--	--

6 Accords d'exécution

N	Numéro de l'Accord	code budgétaire activité	Nom du Partenaire	Objet de l'Accord	Localisation (Antenne/ Bassin)	entrée en vigueur (date)	End date	Montant en (\$ USD)
1	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER NKAYENKO/001	E_02_03	CLER NKAYENKO	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Bagata - Bonkulu.	Bagata	01-10-15	31-03-16	21.523 USD
3	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER GABON/001	E_02_03	CLER GABON	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Bagata - Bonkulu.	Bagata	01-10-15	31-03-16	19.284 USD
4	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER ITOY MISAY/001	E_02_03	CLER ITOY MISAY	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Bagata - Bonkulu.	Bagata	01-10-15	31-03-16	21.218 USD
5	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER BELMIESE /001	E_02_03	CLER BELMIESE	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Punza - Bagata.	Bagata	01-10-15	31-03-16	30.322 USD
6	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER KILUNDA /001	E_02_03	CLER KILUNDA	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Punza - Bagata.	Bagata	01-10-15	31-03-16	30.322 USD
7	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER ZABA CENTRE /001	E_02_03	CLER ZABA CENTRE	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Punza - Bagata.	Bagata	01-10-15	31-03-16	25.829 USD
8	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER MOTERESIENE/001	E_02_03	CLER MOTERESIENE	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Punza - Bagata.	Bagata	01-10-15	31-03-16	25.829 USD
9	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER MBOMA II /001	E_02_03	CLER MBOMA II	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Punza - Bagata.	Bagata	01-10-15	31-03-16	25.829 USD

10	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER LWANO /001	E_02_03	CLER LWANO	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Punza - Bagata.	Bagata	01-10-15	31-03-16	27.826 USD
11	N° LB 075-KKT-CLER DE KITANDA	E_02_06	CLER KITANDA	Appuis aux opérations d'entretien réhabilitant sur l'axe routier TSHIKAPA - KOBO.	Kenge	01-12-15	29-02-16	22.551 USD
12	N° LB 076-KKT / CLER DE BUKAMA	E_02_06	CLER BUKAMA	Appuis aux opérations d'entretien réhabilitant sur l'axe routier MOSAMBA - LUKUNIWAMBA.	Kenge	02-12-16	29-02-16	22.551 USD
13	N° LB 078 KKT/ CLER DE SWAKAPENDE	E_02_06	CLER SWAKAPENDE	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Kenge - Mosamba.	Kenge	01-09-15	28-02-16	23.707 USD
14	N° PRODADEKK/PA-2015/KIHADIPOLO/001	E_02_03	CLER KIHADI POLO	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Kenge - Mosamba.	Kenge	01-11-15	01-05-16	17.066 USD
15	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER KINDI /001	E_02_03	CLER KINDI	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Kenge - Mosamba.	Kenge	01-11-15	01-05-16	18.564 USD
16	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER KINZAU /001	E_02_03	CLER KINZAU	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Kenge - Mosamba.	Kenge	01-11-15	01-05-16	18.564 USD
17	N° PRODADEKK/PA-2015/MUKONDO /001	E_02_03	CLER MUKONDO	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Kenge - Mosamba.	Kenge	01-11-15	01-05-16	18.564 USD
18	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER KINIANGI /001	E_02_03	CLER KINIANGI	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Kwenge - Kakobola.	Masi-Manimba	01-12-15	31-05-16	19.566 USD
19	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER KIPATA KATIKA /001	E_02_03	CLER KIPATA KATIKA	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Masamuna - Moanza.	Masi-Manimba	01-12-15	31-05-16	21.690 USD

20	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER KIFUNGA /001	E_02_03	CLER KIFUNGA	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Masamuna - Moanza.	Masi-Manimba	01-12-15	31-05-16	25.829 USD
21	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER KIBUKA /001	E_02_03	CLER KIBUKA	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Masamuna - Moanza.	Masi-Manimba	01-11-15	30-04-16	22.040 USD
22	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER MOANZA /001	E_02_03	CLER MOANZA	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Masamuna - Moanza.	Masi-Manimba	01-11-15	30-04-16	24.287 USD
23	N° PRODADEKK/PA-2015/KAZAMBA NGWANGWA /001	E_02_03	CLER KAZAMBA NGWANGWA	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Kikwit - Pay kongila.	Masi-Manimba	01-01-16	30-06-15	30.770 USD
24	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER BUMBA SIEFAC /001	E_02_03	CLER BUMBA SIEFAC	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Kikwit - Pay kongila.	Masi-Manimba	01-01-16	30-06-16	40.317 USD
25	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER KISUMBU /001	E_02_03	CLER KISUMBU	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Kikwit - Pay kongila.	Masi-Manimba	01-01-16	30-06-16	31.519 USD
26	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER KINDINGA/001	E_02_03	CLER KINDINGA	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier muzabala - feshi.	Masi-Manimba	01-01-16	30-06-16	31.706 USD
27	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER MABANZA/001	E_02_03	CLER MABANZA	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier muzabala - feshi.	Masi-Manimba	01-01-16	30-06-16	27.550 USD
28	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER MBENGA CENTRE /001	E_02_03	CLER MBENGA CENTRE	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier muzabala - feshi.	Masi-Manimba	01-01-16	30-06-16	27.550 USD
29	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER MVUANGA /001	E_02_03	CLER MVUANGA	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier muzabala - feshi.	Masi-Manimba	01-01-16	30-06-16	27.550 USD

30	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER MABUNGULU /001	E_02_03	CLER MABUNGULU	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier muzabala - feshi.	Masi-Manimba	01-01-16	30-06-16	27.550 USD
31	N° LB 077-KKT / CLER DE GARE MUVUALA	E_02_06	CLER GARE MUVUALA	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Kenge - Mosamba.	Kenge	03-12-15	29-02-16	21.804 USD
32	PRODADEKK/AE 2015/01	E_01_06	Office des Routes/Direction provinciale du Bandundu	Mise en œuvre des travaux de réchargement d'une digue et pont dans la vallée LUBUI sur l'axe routier Bagata - Ndana.	Bagata	17-12-15	17-06-16	211.696 USD
33	PRODADEKK AE 08/2015	(3.2.2 et 5.1.3) C_02_02 et E_01_03	Ministère provincial de l'intérieur, sécurité, justice et Garde des sceaux, Droits humains, Décentralisation et Affaires coutumières, Genre, Famille et Enfant	Renforcement des capacités des services déconcentrés ayant dans ses attributions le Genre, Famille et enfants dans son rôle de la protection et la promotion du statut de la femme, de la famille et de l'enfant	Bandundu	19-10-15	19-12-17	137.634 USD
34	PRODADEKK_AE_06/2015	F_01_02	CPR	Renforcement du secrétariat technique de la commission Provinciale (CPR) dans son rôle de Maître d'ouvrage Délégué Provincial	Bandundu	02-04-15	01-06-16	115.542 USD
34	N° PRODADEKK/PA-2015/CLER KINKIARE /001	E_02_03	CLER KINKIARE	Appuis aux opérations d'entretien courant sur l'axe routier Bagata - Bonkulu.	Bagata	01-10-15	31-03-16	22.396 USD

7 Equipements

Type d'équipement	Coût		Date de livraison		Remarques
	<i>budgété</i>	<i>réel</i>	<i>budgété</i>	<i>réel</i>	
Gros compacteur BOMAG (8 Tonnes), 3 unités.					
Petit Compacteur BOMAG (1 tonne), 4 unités.					
Jeep TOYOTA LC 13 Seaters & 10 Seaters & Pick-up					
Moto YAMAHA XTZ et DT 125 cc					
Remorques de tracteur (deux unités).					
Pirogues (20 unités).					
Canot bathymétrique (1 unité).					
Appareil Topographique (Niveau à lunette)					
Cyclomètres					
Compactomètres de CLEGG					
Tire-fort 12T etc					
Tronçonneuses					
Groupes électrogènes (de 3 à 30 KVA)					
Groupes moto-pompes					
Aiguilles vibrantes					

GPS GARMIN MAP62 & 62S avec kit de fixation Moto/Véhicule.					
Appareil photo numérique.					

8 Cadre logique

8.1 Cadre logique original tiré du DTF

	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
OG	<u>Objectif global</u> L'évacuation de la production Agricole des exploitant(e)s familiaux, dans le Kwilu et le Kwango (Bandundu) vers les points d'évacuation (routes, fluviaux, ferroviaires) et vers centre de consommation est amélioré, ainsi que les accès aux services et à la mobilité des personnes			
OS	<u>Objectif spécifique</u> Les routes de dessertes agricoles, jugées prioritaires, dans le Kwilu et le Kwango (Bandundu) sont réhabilitées, en tenant compte des aspects multimodal et environnemental et un système durable d'entretien à travers des structures locales est mis en place.	<ul style="list-style-type: none"> - Le trafic est assuré en toute saison. - Augmentation du trafic - Augmentation de la taille des marchés - La vitesse moyenne de parcours est maintenue - L'impact environnemental est mitigé - FRER opérationnel et transparent - Contribution de l'état congolais au FRER 	Statistiques au niveau des accès des routes retenues Rapports périodiques et d'évaluation Information dans le système SIG de la cellule technique Rapport annuel du FRER	La paix et la sécurité sont maintenues dans la zone du programme Les autorités s'engagent entièrement dans la pérennisation de l'entretien du réseau par la création, le financement et la gestion transparente du FRER.
R 1	<u>Résultat 1</u> La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée	<ul style="list-style-type: none"> - Manuels de procédure de la cellule technique ont été élaborés - Les effectifs nécessaires pour le bon fonctionnement de la cellule sont opérationnels - Les plans individuels de développement sont exécutés comme prévu. - % du réseau introduit dans le 	Rapports des activités Rapports annuels Système de suivi interne	Engagement durable des autorités provinciales pour l'installation de la cellule. Formateurs trouvés Ressources humaines trouvés

	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
		système SIG - % de l'information sur le réseau dans le système SIG adaptée au moins trimestriellement - Directives techniques (standards) pour la province sont disponibles		
R 2	<u>Résultat 2:</u> Un réseau multimodal de transport, répondant aux priorités provinciales de développement, est réhabilité.	- Rapports disponibles (base-line, analyse multi-critère) - Priorisation faite - Existence du PGES - PGES exécuté - Nombre de personnes formées - Augmentation du nombre de personnes spécialisées en HIMO - Réhabilitation de « x » km de routes - Réhabilitation de « x » bacs - Réhabilitation de « x » km de petites voies fluviales - Construction de « x » débarcadères	Rapports des activités Rapports annuels Système de suivi interne PV des réunions Base de données SIG (PRODEKK et MPTPI) PV de réception des marchés de travaux et des services	Bureau d'étude trouvé Formateurs trouvés PME/ONG trouvés Ressources humaines trouvés
R 3	<u>Résultat 3:</u> Un réseau multimodal de transport	- Nombre de structures locales	Rapports des activités	

	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
	est entretenu à travers des structures locales	<p>appuyées</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hommes jours de travail créés - Entretien de « x » km de routes pendant « y » temps - Nombre d'évaluations de la qualité de la route exécutées - Qualité moyenne de l'entretien <p>Nombre de personnes formées</p> <ul style="list-style-type: none"> - Performance comptable des CLER - 	<p>Rapports annuels des CLER, CoordiCLER et FEDECLER</p> <p>Fiches d'abattement</p> <p>Système de suivi interne</p> <p>PV des réunions</p> <p>Base de données SIG</p>	<p>Bureau d'étude trouvé</p> <p>Formateurs trouvés</p> <p>Ressources humaines trouvés</p> <p>Engagement durable des autorités congolais dans le suivi de la qualité de l'entretien</p>
R 4	<p><u>Résultat 4:</u></p> <p>Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau sont appliquées</p>	<ul style="list-style-type: none"> - L'étude sur la réglementation existante disponible. - Plan de sensibilisation élaboré. - Plan de sensibilisation exécuté dans les délais prévus. - Nombres de personnes directement touchées par les activités de sensibilisation - Nombre d'installation de réglementation du trafic mise en place - Pourcentage des véhicules 	<p>Rapports des activités</p> <p>Rapports annuels</p> <p>Système de suivi interne</p> <p>PV des réunions</p> <p>Statistiques de comptage/de contrôle/de pénalisation par l'autorité congolaise</p>	<p>Expert trouvé</p> <p>Formateurs trouvés</p> <p>Ressources humaines trouvés</p> <p>Fonctionnement des organismes de contrôle</p>

	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
		<ul style="list-style-type: none"> surchargés diminué - Non-respect des barrières de pluie diminué 		
R 5	<p><u>Résultat 5:</u></p> <p>Le financement de l'entretien est progressivement pris en charge par la partie congolaise</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le FRER est opérationnel deux ans après le début du programme. - Les paiements pour l'entretien des routes sont exécutés dans un délai acceptable - Un système de rapportage régulier est fonctionnel - Les audits annuels ne démontrent pas de problèmes structurels. - Les plans individuels de développement sont exécutés comme prévu, Hommes jours de formation - Montant de l'état congolais versé dans le FRER pour l'entretien routier - Taux d'utilisation du FRER 	<ul style="list-style-type: none"> Rapports des activités Système de suivi interne Rapportage financier du FRER Audits du FRER 	<ul style="list-style-type: none"> Expert trouvé Formateurs trouvés Ressources humaines trouvés Bureau d'audits trouvé Fonctionnement du FONER Les autorités s'engagent entièrement dans la pérennisation de l'entretien du réseau par la création, le financement et le suivi du FRER. Si nécessaire, les statuts du FONER sont adaptés pour permettre l'alimentation du FRER.

8.2 Cadre logique mis à jour

Un nouveau cadre logique PRODADEKK (voir ci-dessous) a été élaboré lors de la mission de Backstopping conjoint du mois de Février 2014 et validé avec l'implication de toutes les parties prenantes (EST et OPS Bruxelles, Représentation, UCAG, équipe PRODADEKK, partenaires provinciaux, SMCL).

Cependant certains indicateurs ont été revus lors de la première (2014), troisième et quatrième mission (2015) d'appui du bureau international IRAM, attributaire d'un marché public de la durée de 4 ans pour assurer la mise en œuvre du système de suivi/évaluation du PRODADEKK à travers une approche d'assurance qualité. (voir MSE)

	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
OS1	Les revenus des exploitations familiales sont augmentés de façon durable, dans un processus respectueux de l'environnement, en inscrivant les interventions dans des dynamiques de marché, et en tenant compte des contraintes et besoins différenciés des femmes et des hommes	Augmentation des revenus agricoles des ménages dans les bassins de production prioritaires des 3 territoires	Rapports d'enquêtes	Harmonisation des approches entre les actions de l'Etat, de la Province et des PTF
		Augmentation des pratiques agricoles qui permettent une plus grande durabilité des systèmes de production	Rapport d'enquêtes	
OS2	Un réseau multimodal de transport géré de façon durable et praticable en toute saison est mis à disposition des utilisateurs	Taux de croissance du trafic sur les axes routiers réhabilités et entretenus	Comptage réalisé par les CLER dans des points stratégiques (barrières de pluies) des axes routiers	Demande de transport augmentée (production agricole)
		Taux de croissance du trafic sur les voies fluviales balisées	Comptage réalisé par les CLESB dans des points stratégiques;	
		Coût unitaire de transport des biens et des personnes sur les axes routiers et les voies fluviales d'intervention	Fiche de comptage CLER	

		Nombre de Km du réseau provincial entretenu sur financement RDC	Rapports CPR	
R1	La production et la productivité des exploitations familiales sont améliorées	Accroissement du rendement du manioc, maïs, arachide, niébé, poisson d'étangs des exploitants familiaux dans les bassins de production priorités des 3 territoires	Enquêtes Minagri	Harmonisation des approches des PTF dans la zone d'intervention
		Nombre d'exploitant(e)s familiaux qui appliquent les itinéraires techniques améliorés et durables dans les bassins de production priorités des 3 territoires	Enquêtes Minagri	
		Nombre d'exploitations familiales achetant des semences améliorées	Rapport COPROSEM, Unions, points de vente	
SR1.1	Le sous-secteur semencier est renforcé	Nombre des points de vente d'intrants agricoles mises en place avec l'appui du programme	Rapport COPROSEM, rapports Unions	Le système de production et de distribution des semences est à la portée des paysans
		Evolution du coût de production moyen des semences améliorées	Rapport COPROSEM	
		Taux de germination des semences améliorées commercialisées dans les boutiques d'intrants agricoles	SENASEM	
SR1.2	L'amélioration des itinéraires techniques est appuyée avec une attention à la fertilité des sols	Nombre de participants formés parmi les producteurs et type de formation à l'amélioration des itinéraires techniques	Rapports Unions, ETA, IITA,...	Les systèmes d'appui/conseil répondent aux attentes des bénéficiaires
		Nombre des OPB participant à la recherche-action sur la gestion intégrée de la fertilité du sol (GIFS).	Enquêtes Minagri	

SR1.3	La diversification agricole est encouragée selon les besoins et les potentialités des filières agricoles	Nombre d'exploitants familiaux ayant accès à des semences de culture diversifiée dans les bassins de production prioritaires	Enquêtes Minagri	
SR1.4	La pisciculture familiale est renforcée	Nombre d'exploitations familiales appuyées dans leurs activités piscicoles	Rapports OP	
		Production des étangs des pisciculteurs appuyés	Rapports OP	
R2	La conservation, la transformation et la commercialisation des productions des exploitations familiales sont améliorées	Augmentation de la proportion du prix d'achat au producteur (manioc, maïs, arachide, niébé, courge) dans les bassins de production prioritaires par rapport au prix de vente au consommateur final	Rapport d'enquête	Climat entrepreneurial propice (diminution des tracasseries) ; Services financiers disponibles Climat entrepreneurial propice (diminution des tracasseries)
		Evolution de la quantité de produits stockés et commercialisés par les Unions et PME	Rapports des unions et des PME	
		Evolution des produits transformés et vendus par les unions et PME appuyées	Rapports des unions et des PME	
SR2.1	Les équipements de transformation et les facilités de stockage sont accessibles et gérés durablement	Nombre d'équipements (égrenouse, moulin, ...) et infrastructures entretenus dans les bassins de production prioritaires	Fiche d'entretien, rapports gestionnaires et compte exploitation PME	Adaptation des équipements aux besoins des bénéficiaires;
		Nombre de femmes dans les structures de gestion des unités de transformation et des dépôts de stockage	Rapports des gestionnaires et rapports des unions	
SR2.2	La concertation et l'interaction entre acteurs intervenants dans la commercialisation est renforcée	Nombre de rencontres entre les acteurs de la chaîne des valeurs suscitées par le programme	Rapports / PV CARG	Climat entrepreneurial propice (diminution des tracasseries)
R3	R3 Les acteurs publics des secteurs agriculture, développement rural, genre, travaux	Le score de 70% est atteint par les acteurs publics partenaires en suivant la grille de cotation des capacités acquises	Rapports des évaluations participatives	Harmonisation des approches PTF, le CCP soit fonctionnel, Stabilité et adéquation des ressources humaines

	publics sont renforcés dans leurs fonctions d'appui, de suivi, de coordination et de concertation au niveau de la Province, des territoires et des secteurs	Degré de satisfaction des Unions/Faitières par rapport à l'efficacité des services fournis par les acteurs publics des secteurs d'intervention	Rapport sondage	
SR3.1	SR.3.1 Les structures de coordination et de concertation sectorielle et intersectorielle au niveau provincial, des territoires et des secteurs sont renforcées	Nombre de réunions organisées par les cadres de concertation / coordination par rapport au nombre de réunions prévues	Rapport CARG, COPROSEM, MINAGRI, CCP, CPF	Existence des plans d'action concertés avec les acteurs publics
		Nombre de résolutions suivies par rapport au nombre de décisions prises dans les cadres de concertation	PV Réunions	
SR3.2	SR.3.2 Les services techniques de l'Agriculture, Développement Rural et du Genre sont renforcés dans leurs fonctions d'appui aux paysans (planification, suivi et évaluation)	Nombre de participants formés parmi les acteurs étatiques dans leurs fonctions d'appui suivant le plan de RC en vigueur	Rapports MINAGRI, MINIDER, Genre et prestataires	Existence des plans d'action concertés avec les acteurs publics
		Nombre d'équipements par type (ordinateurs, moto, vélos, infrastructures) fournis aux acteurs étatiques	Rapports MINAGRI, MINIDER, Genre et prestataires	
		Taux de transfert de connaissances moyen pour les acteurs étatiques	Rapports de formation	
R4	R4. Les capacités des ANE en matière de gestion et de fourniture des services sont renforcées	Le score de 70% est atteint par les Unions/faitières dans leur fonction d'appui aux OP suivant la grille de cotation des capacités	Etudes de base Gouvernance ANE et rapports des évaluations participatives	Harmonisation des approches PTF ; Stabilité et adéquation des ressources humaines Adaptation des bénéficiaires aux instruments de gestion mis en place ;
		Degré de satisfaction des bénéficiaires par rapport à l'efficacité des services fournis par les unions	Rapport sondage	
		Taux d'utilisation des instruments de gestion mis en place au démarrage de l'initiative	Enquêtes	
		Accroissement de la capacité financière des femmes entrepreneuses appuyées	Outils de gestion	

SR4.1	SR4.1. Les OP sont renforcées dans leur structuration et dans leur capacité à fournir des services à leurs membres	Nombre et types de services (plaidoyer, communication, commercialisation, formation) rendus par les OP de deuxième et troisième niveau (Unions/Faitières) à ses membres	Rapports AF	Existence des plans d'action concertés avec les OP partenaires
		Effectif et nombre d'OP adhérents aux Unions/Faitières	Répertoire des membres	
		Nombre de personnes formées chez les ANE	Rapports Unions/Faitières	
		Nombre d'équipements par type (ordinateurs, moto, vélos, infrastructures, équipement) fournis aux acteurs non étatiques	Rapports Unions/Faitières	
SR4.2	SR4.2. Les initiatives entrepreneuriales sont facilitées avec une attention au genre	Nombre des initiatives entrepreneuriales ayant gagnées un appel à proposition dans le cadre du programme désagrégé par sexe	Contrats	Climat entrepreneurial propice (diminution des tracasseries) et évolution par rapport aux pesanteurs culturelles sur la Femme
R5	R5. Les voies de communication jugées prioritaires pour l'évacuation de la production agricole sont réhabilitées et entretenues	Variation du temps moyen de parcours des véhicules sur les axes réhabilités et entretenus	Mesures GPS et relevés Antennes (mesure camions & 4x4)	Les bonnes pratiques de gestion et d'utilisation du réseau multimodal de transport sont appliquées
		Variation du volume des produits agricoles évacués par les axes réhabilités et entretenus	Fiche de comptage des CLER/CLESB et rapport de gestion de stock des unions	
SR5.1	SR5.1 Un réseau multimodal de transport est réhabilité	Nombre de km des voies routières (et fluviales) réhabilitées (cumulés)	PV de réception	Reprise directe des chantiers après les réhabilitations ; Supervision de qualité
		Nombre de ml des ouvrages d'art (ponts et bacs) réalisés (cumulés)	PV de réception	
		Nombre de ml des points chauds traités par rechargement et/ou gravillonnage (cumulés)	PV de réception	
SR5.2	SR5.2 Un réseau multimodal de	Nombre de Km entretenus (pour année n) ^o	fiche abattement, PV de réception	

	transport est entretenu à travers des structures locales	Nombre de CLER, CLESB et CoordiCLER (mis en place)	PV d'installation (les CLER / CLESB ne sont plus comptés après installation)	
		Indice de performance de Clers par rapport au service rendu (en %)	Fiches abattement des CLER	
R6	R6. La gouvernance du secteur de transport (réseau multimodal) est améliorée	Taux de respect des barrières de pluie	Rapports CLER (fiche comptage: camions qui respectent et ceux qui forcent le passage)	
		Présence d'un cadre efficace de concertation/coordination dans la maîtrise d'ouvrage provincial	Rapport d'évaluation	
		Connaissance des bonnes pratiques par les usagers (transporteurs, commerçants, taxi, voyageur) et par les gestionnaires (entretien, réglementation, contrôle)	Rapport d'enquête	
SR6.1	SR.6.1 Les bonnes pratiques de gestion et d'utilisation du réseau multimodal de transport sont promues	Nombre de barrières de pluie installées	PV réception CLER (les barrières ne sont plus comptés après installation)	Collaboration des gestionnaires du réseau
		Nombre et nature des outils de communication utilisés en matière de sensibilisations sur les bonnes pratiques du réseau routier	ITDR / CPR	
		Montant des recettes générées et soldes dans les comptes des Comités de Gestion des bacs	Comité de gestion des bacs	
SR6.2	SR.6.2 La maîtrise d'ouvrage provincial dans la gestion du réseau multimodal de transport est appuyée et le financement de l'entretien est progressivement pris en charge par la partie congolaise	Nombre de formations dispensées par le programme auprès du secrétariat technique de la CPR	Rapport CPR	Stabilité et adéquation des ressources humaines
		Nombre d'équipements par type (ordinateurs, moto, vélos, infrastructures) fournis au secrétariat technique de la CPR	Rapport CPR	

		Nombre de Km du réseau multimodal actualisé dans le système SIG CPR	Rapports CPR	
		Croissance des fonds alloués par la partie congolaise à la réhabilitation/entretien du réseau	Rapports CPR	

9 Matrice de monitoring complète

En absence d'un système de monitoring des acteurs étatiques (Ministère de l'agriculture, Ministère du développement rural, Ministère du genre et de la famille) ou des acteurs de la société civile (Comité locaux d'entretien routier, Organisations Paysannes), le programme a mis en place un système de suivi/évaluation des activités qui s'est, néanmoins, inspiré de leurs outils. Le programme a accompagné et responsabilisé les partenaires dans les activités de monitoring menées. Cela dans le respect total des fonctions et des tâches dont ces acteurs sont mandatés et en les impliquant dans la collecte et analyse des données, dans le financement des activités de suivi et dans la prise des décisions. En outre, il intègre systématiquement la dimension genre.

Le système de suivi/évaluation a été mis en œuvre à travers la cellule S&E (chargé en suivi/évaluation et expert SIG - Système d'Information Géographique) du Programme et grâce à un appui externe perlé du bureau d'étude IRAM. L'objectif de cet appui externe a été d'accompagner l'équipe du PRODADEKK, à travers sa cellule suivi-évaluation, à mettre en œuvre, utiliser et faire utiliser par les partenaires du Programme le système de planification/suivi/évaluation à travers une méthode d'assurance qualité.

La matrice de monitoring a été essentiellement construite sur la base de la synthèse des études Baseline et du cadre logique (révisé à la suite de l'appui Backstopping conjoint réalisé en février 2014) et s'est alignée sur les échéances clés du MONOP. D'une manière générale, dans sa structuration, la matrice définit les indicateurs rattachés à chaque résultat, l'unité de mesure qui lui est appliquée, la méthode, la fréquence et le responsable de collecte, la valeur de référence et cible, l'outil à utiliser, le budget, ... A partir de cette matrice, la cellule S&E a pu développer ou identifier différents outils nécessaires pour la collecte à tous les niveaux, pour le traitement et l'analyse des données. De même, elle a permis de définir la démarche pour l'assurance Qualité.

N°	Objectif spécifique Résultats Sous-résultats	Indicateur	Code	Positionnement dans la logique d'intervention	Unité	Méthode de collecte	Fréquence de collecte	Source de l'information	Responsables	Valeur de référence	Valeur cible finale	Outil partenaires	Niveau de l'indicateur
									Collecte				
1	Un réseau multimodal de transport géré de façon durable et praticable en toute saison est mis à disposition des utilisateurs	Taux de croissance du trafic sur les axes routiers réhabilités et entretenus	OS2/1	Objectif spécifique 2	Nbre	Comptage réalisé par les CLER dans des points stratégiques des axes routiers (barrières de pluies) à laide des fiches appropriées	Mensuelle (analyse par saison)	Rapports CLER ciblés (début et fin d'axe)	CLER - Antennes	X Nbre	200% (triple X Nbre)	Fiche Comptage dans 38 CLER stratégiques (barrières de pluies) et bacs	Impact
2		Taux de croissance du trafic sur les voies fluviales balisées	OS2/2	Objectif spécifique 2	Nbre	Comptage réalisé par les CLESB dans des points stratégiques;	Mensuelle (analyse par saison)	Rapports CLESB (à confirmer)	CLESB - Antennes	X Nbre	100% (double X Nbre)	Fiche comptage dans certains CLSEB stratégiques	Impact
3		Coût unitaire de transport des biens et des personnes sur les axes routiers et les voies fluviales d'intervention	OS2/3	Objectif spécifique 2	CDF	Comptage réalisé par les CLER, auprès des transporteurs, (A croiser avec les données des Unions)	Annuelle	Fiche de comptage CLER	CLER - Antennes	X CDF	moins 10% de X CDF	Fiche de collecte	Impact

4		Nombre de Km du réseau provincial entretenu sur financement RDC	OS2/4	Objectif spécifique 2	Nbre	Données issues de la CPR par rapport aux PV de réception	Semestrielle	Rapports CPR	CPR	o	1.291 km (soit 60% de 2152 Km du réseau CTB PRODADE KK (1180) et PREPICO (972))		Impact
5	R5. Les voies de communication jugées prioritaires pour l'évacuation de la production agricole sont réhabilitées et entretenues	Variation du temps moyen de parcours des véhicules sur les axes réhabilités et entretenus	R5/1	Résultat 5	heure	Mesures (GPS + déclarations verbales) auprès des transporteurs privés avant réhabilitation, aux réceptions provisoires et en cours d'entretien	Mensuelle (analyse par saison)	Mesures GPS et relevés Antennes (mesure camions & 4x4)	Antennes	Moyenne axes réhabilités : Bgta-Bonkulu : * S/pluie : 6,00 h * S/sèche : 5,00 h Voir annexe vitesse	Diminution de 60% du temps initial (approcher une vitesse de 40km/h avec une jeep) Bgta-Bonkulu : * S/pluie : 3.60 h * S/sèche : 3.00 h	Fiche abattement (Fichier GPS déjà utilisé)	Outcome

6		Variation du volume des produits agricoles évacués par les axes réhabilités et entretenus	R5/2	Résultat 5	%	Comptage des produits réalisé par les CLER et CLESB dans des points stratégiques (barrières de pluies) des axes routiers/fluviaux Rapports de gestion dépôts auprès des unions et PME	Mensuelle (analyse par saison)	Fiche de comptage des Clers/Cles b et rapport de gestion de stock des unions	Antennes	o	25%	Fiche comptage +fichier des produits commercialisés des unions	Outcome
7	SR.5.1 Un réseau multimodal de transport est réhabilité	Nombre de km des voies routières et fluviales réhabilitées	SR5.1/1	Sous-résultat 5.1	Km	PV de réception, rapports techniques, base de données SIG	Trimestrielle	PV de réception	Antennes	o	1.130km (axes) 200 Km (voies fluviales)	Tableau de suivi des axes	Output
8		Nombre des ouvrages d'art (ponts et bacs) réalisés	SR5.1/2	Sous-résultat 5.1	Ml	Décompte à partir des PV de réception et des rapports techniques	Semestrielle	PV de réception		o	Ponts: 19 Bacs: 7 63,5ml de pont et Bac	Tableau de suivi des axes	Output

9		MI des points chauds traités (rechargement et/ou gravillonnage)	SR5.1/3	Sous-résultat 5.1	MI	PV de réception, rapports techniques, la base de données SIG	Trimestrielle	PV de réception	Antennes	0	25.000	Tableau de suivi des axes	Output
10	SR.5.2 Un réseau multimodal de transport est entretenu à travers des structures locales	Nombre de Km entretenus (actuel et cumulé mensuel)	SR5.2/1	Sous-résultat 5.2	Km	Fiche abattement	Mensuelle	fiche abattement, PV de réception	DVDA - Antennes	940,66 km (2012) en charge CTB	847,5 km (75% des axes à réhabiliter); 200 km voies fluviales	Fiche abattement (nouveau modèle à construire)	Output
11		Nombre de CLER, CLESB et Coordicler (appuyés et accrédités)	SR5.2/2	Sous-résultat 5.2	Nbre	PV d'installation	Trimestrielle	PV d'installation (les CLER / CLESB ne sont plus comptés après installation)	Antennes	CLER Masi: 2 Bagata: 2 (34 au total en 2012, y compris Idiofa et Bulungu) CoordicLER: 1 (Masi)	58 CLER 10 CLESB 3 CoordicLER	Tableau de suivi des CLER	Output
12		Indice de performance de Clers par rapport au service rendu	SR5.2/3	Sous-résultat 5.2	%	Fiches abattement (nouvelle)	Mensuelle	Fiches abattement des CLER	DVDA - Antennes	88%	100%	Fiche abattement (nouveau modèle à construire)	Output

13	R6. La gouvernance du secteur de transport (réseau multimodal) est améliorée	Taux de respect des barrières de pluie	R6/1	Résultat 6	%	Rapports CLER	Non	Non	Non	NA	100%		Outcome
14		Présence d'un cadre efficace de concertation/coordination dans la maîtrise d'ouvrage provincial	R6/2	Résultat 6	%	Evaluations participatives sur base de grille de cotation	Annuelle	Rapport d'évaluation	Antenne Bandundu	20%	80		Outcome
15		Connaissance des bonnes pratiques par les usagers (transporteurs, commerçants, taxi, voyageur) et par les gestionnaires (entretien, réglementation, contrôle)	R6/3	Résultat 6	%	Enquête prestataire	Triennale (2015 et 2018)	Rapport d'enquête	Prestataire	<p>Selon étude CAP: B: 78,4 (37 pers.) Masi: 42,2% (45 pers.) K: 48% (50 pers.)</p>	60% BKM		Outcome

16	SR.6.1 Les bonnes pratiques de gestion et d'utilisation du réseau multimodal de transport sont promues	Nombre de barrières de pluie installées	SR6.1/1	Sous-résultat 6.1	Nbre	PV réception CLER	Trimestrielle	PV réception CLER (les barrières ne sont plus comptés après installation)	(DVDA) - Antennes - Equipe infra	0	49		Output
17		Nombre et nature des outils de communication utilisés en matière de sensibilisations sur les bonnes pratiques du réseau routier	SR6.1/2	Sous-résultat 6.1	Nbre	Décompte à partir des rapports MINIDER (territoires) et secrétariat technique de la CPR (à inclure dans AE)	Semestrielle	ITDR / CPR	ITDR/ CPR - 4 Antennes	3	9 (radio, tango, télévision, dépliants, bande dessinées, boites à image, posters, téléphone et presse écrite)	Outil communication ?	Output

18		Montant des recettes générées et soldes dans les comptes des Comités de Gestion des bacs	SR6.1/3	Sous-résultat 6.1	CDF	Suivi des données à partir des réunions mensuelles des Comités de gestion (Sud et Nord). On tient compte des "entrées" et des soldes en caisse (après dépenses)	Mensuelle	Comité de gestion des bacs	CG - Ing fluvial	X CDF	125% de X CDF	Ok	Output
19	SR.6.2 La maîtrise d'ouvrage provincial dans la gestion du réseau multimodal de transport est appuyée et le financement de	Nombre de formations dispensées par le programme auprès du secrétariat technique de la CPR	SR6.2/1	Sous-résultat 6.2	Nbre	Décompte des formations	Semestrielle	Rapport CPR	Antenne Bandundu	0	12		Output
20	l'entretien est progressivement pris en charge par la partie congolaise	Nombre d'équipements par type (ordinateurs, moto, vélos, infrastructures) fournis au secrétariat technique de la CPR	SR6.2/2	Sous-résultat 6.2	Nbre	Décompte des nombres des équipements reçus au sein du ST de la CPR	Annuelle	Rapport CPR	Antenne Bandundu	0	30 (Motos, ordinateurs, GPS, Appareil photo, imprimantes, mobilier, bureau, climatiseur etc)	Outil spécifiques inventaire à partir plan de renforcement capacités désagrégée par niveaux	Output

21		Nombre de Km du réseau multimodal actualisé dans le système SIG CPR	SR6.2/3	Sous-résultat 6.2	Nbre	Nombre cumulé de kilomètres actualisés dans le SIG CPR sur l'étendue de la Province	Semestrielle	Rapports CPR	Experts SIG CPR - Antenne Bandundu	0	8.000 Km du réseau primaire		Output
22		Croissance des fonds alloués par la partie congolaise à la réhabilitation/entretien du réseau	SR6.2/4	Sous-résultat 6.2	%	Rapports de la CPR	Annuelle	Rapports CPR	CPR - Antenne Bandundu	0	300.000 EURO		Output
23		Taux de décaissement du programme par sous-résultat	IF1		%	Calculé à partir du budget alloué et budget décaissé	Semestrielle	Rapport Admin/Fi	RAF	0	100%		
24		Nombre de bénéficiaires directs du programme	IB1		Nbre	A partir des rapports des secteurs PRODADEKK	Annuelle	Rapports des activités	4 antennes	0	Plus de 47.500 (Nb des ménages de 18 bassins de prod)		Impact

10 Outils et produits

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

1/ Etudes Baseline :

Etude Baseline CAP :

Etude sur les Connaissances, Attitudes, Pratiques (CAP) des usagers et gestionnaires des voies de desserte agricole dans le Bandundu (territoires de Idiofa, Bulungu, Kenge, Masi-Manimba et Bagata)

Cette étude dégage l'état des connaissances, attitudes et pratiques des lois et des règlements qui régissent l'utilisation des infrastructures de transport, principalement par les usagers et les gestionnaires de ces infrastructures; ensuite, en considérant les connaissances et attitudes comme facteurs déterminants du comportement, estime le lien entre ce dernier (variable dépendante) et les autres (connaissances et attitudes).

Etude Baseline route :

L'étude Baseline des pistes rurales a été établie pour disposer d'une situation de référence au démarrage de la réhabilitation des pistes rurales et des infrastructures dans les Territoires de Kenge, Masi-Manimba, Bagata.

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

Etude Baseline rivière :

L'étude Baseline des rivières rurales a été établie pour disposer d'une situation de référence au démarrage de la réhabilitation des rivières dans les Territoires de Kenge, Masi-Manimba, Bagata. L'étude permet de cibler les rivières à réhabiliter.

L'objectif est d'améliorer l'évacuation de production agricole à travers les rivières et à travers des actions de balisage.

Etude Baseline communication :

Il s'agit d'une étude Baseline sur le paysage médiatique dans les territoires de Bagata, Kenge, Masi-Manimba, Bulungu, Feshi, Gungu et Idiofa Elle fait particulièrement l'état des lieux des radios rurales qui couvrent la zone d'intervention, l'identification d'autres systèmes de communication endogènes (ex. Tango) et propose l'élaboration d'un plan de communication externe.

Etude d'impact environnemental et social (EIES) :

L'objectif de cette étude est de proposer des solutions pour la réduction des effets négatifs des pistes réhabilitées sur l'environnement socio-économique.

2/ Rapport de capitalisation :

Rapport de capitalisation du PRODEKK : « L'approche ciblée par tronçon : une réponse au défi de la durabilité dans la réhabilitation des pistes rurales ? L'exemple du PRODADEKK ».

3/ Matériel audiovisuel :

Production de matériel vidéo :

Deux courts métrages sur « la gestion durable des revenus familiaux issus de l'agriculture » et sur « le rôle de l'environnement dans le renforcement des pratiques qui chosifient la femme en milieu rural » a été produit dans le cadre de l'approche genre

Neuf vidéos sur des histoires à succès du programme ont été diffusées en ligne et projetées lors de diverses réunions avec les partenaires. Ces films réalisés dans la zone d'intervention du PRODADEKK montrent les changements induits par diverses interventions du programme et font parler ses partenaires et bénéficiaires qui sont des témoins de résultats atteints à ce jour par le PRODADEKK.

Le bac de Bagata

Regardez ce petit film afin de découvrir l'importance des bacs fluviaux pour la population en RDC

https://youtu.be/New_vFCfc5k

Les génies de la route!

Voici un portrait des cantonniers qui travaillent à Masi-Manimba, dans la province du Kwilu. Sans eux, la route n'existerait pas...

<https://youtu.be/phTLJ5iqipw>

Maman Carine raconte...

Le désenclavement apporte beaucoup de changements positifs... Voici l'histoire de Bagata.

<https://youtu.be/WQeeTkcyKKw>

Girl power!

Les femmes de Sia ont un message important...

<https://youtu.be/Zw95vx4cXbQ?list=PLgnfcBtveF5Nz9xg5v1m62bMSNconXZLq>

La vie à Kindi

Grâce à la réhabilitation de la route par notre Programme de Développement Agricole et Désenclavement dans le Kwango et le Kwilu, il y a eu beaucoup de changements positifs dans le village de Kindi. Le chef coutumier et le docteur de Kindi racontent.

<https://youtu.be/2Lu9pJHL9Yo?list=PLgnfcBtveF5Nz9xg5v1m62bMSNconXZLq>

La digue de Ndana

Les 350 mètres d'inondations de la rivière Ndana ne sont qu'un souvenir lointain pour les usagers de l'axe Bagata-Ntober-Ndana-Sia-Mabenga-Kasai (135 km). Pe...

<https://youtu.be/DHnfWAQf5n4>

La vie à Kibimi

Papa Jérôme Vanga Ndinga raconte comment la vie quotidienne dans son village a changé, grâce à la réhabilitation de la route entre Bandundu et Bagata.

<https://youtu.be/drpiNdEMNTc?list=PLgnfcBtveF5Nz9xg5v1m62bMSNconXZLq>

Mabenga

Voici l'histoire de Jeanne, qui a convaincu son mari Godefroid de travailler sur le champ avec elle, contrairement à certaines croyances qui réservent ce travail aux femmes et interdisent aux hommes de rouir le manioc, par exemple.

<https://youtu.be/6oFpzV62Ogo?list=PLgnfcBtveF5Nz9xg5vIm62bMSNconXZLq>

Production des émissions radios :

15 émissions produites et diffusées ainsi que 45 rediffusées dans les territoires de Kenge, Bagata et Masi-Manimba pendant la campagne de sensibilisation et après, sur les thèmes :

- Bonnes pratiques de l'utilisation des routes (avec une focalisation sur le respect des barrières des pluies et le respect de la charge à l'essieu) ;
- Problématiques de la durabilité et de la pérennisation des routes réhabilitées ;
- Les rôles et les responsabilités des différents acteurs (gestionnaires et utilisateurs).

Principes de la récurrence (sur plusieurs radios à la fois) et de la répétition (plusieurs rediffusions) respectés afin de favoriser la mémorisation des messages et d'élargir la cible.

Réseaux sociaux :

Quelques articles et témoignages écrits illustrés avec des photos ont été également publiés sur le site d'Enabel, la page Facebook et sur Instagram.

4/ Autres ressources :

Dépliant sur le PRODADEKK :

Le PRODADEKK a aussi élaboré un nouveau dépliant du programme, les modèles des banderoles, un poster et les panneaux de signalisation des actions sur terrain.

Fiches projet :

Mise à jour régulière des fiches projet avec de nombreuses cartes thématiques.

Campagne de sensibilisation des usagers et gestionnaires des routes :

Des campagnes de sensibilisation des usagers et gestionnaires des routes sur les thèmes :

« Respect de la charge à l'essieu » ;

« Respect des barrières de pluie » ;

« Bonnes et mauvaises pratiques des routes ».

Des sensibilisateurs ont fait le tour des axes réhabilités par le programme, les parkings, les marchés, des chefs-lieux des territoires, des secteurs et villages. Des supports d'appui ont été conçus et reproduits notamment les banderoles, les textes des lois, les manuels et les guides de vulgarisation des bonnes pratiques, les bandes dessinées (en français et langues locales), les kits de mégaphones.

Bâches thématiques sur les divers domaines d'intervention du PRODADEKK :

Il s'agit de bâches décoratives arborant des slogans sur les objectifs spécifiques du programme.

Dépliant VIH/SIDA et IST :

Dépliant de sensibilisation VIH/SIDA et IST.

Boîte à image genre :

La boîte images genre est une collection de photos genre positives (réalités de genre à encourager) et négatives (réalités de genre à déconstruire) autour de certaines thématiques bien précise de genre.

5/ Approches/système M&E :

Matrice de monitoring :

La mise en place d'un système de suivi/évaluation a beaucoup contribué dans le pilotage du programme. Plusieurs indicateurs ont permis de confirmer ou infirmer les actions : enquêtes satisfaction, niveau de trafics, nombre de km réhabilités/entretenus, volume des produits agricoles évacués, ...

Le dispositif a permis d'assurer la fonction de redevabilité à travers les revues annuelles ayant favorisé les échanges, une forte utilisation des données pour les SMCL, pour des rapports divers, et enfin, pour le besoin des évaluations externes. A ce niveau, le SIG a été d'une grande utilité pour visualiser des résultats atteints sur des cartes.

La fonction d'apprentissage a principalement été jouée à travers la capitalisation de deux importantes approches utilisées dans la mise en œuvre du programme. La première concerne l'intégration du désenclavement et du développement agricole. La capitalisation de cette approche a décrit comment a été menée la démarche de ciblage et priorisation des axes de désenclavement ; elle rappelle à cet effet, les principes, les étapes, les critères et les acteurs associés ; elle explique comment a été menée la démarche d'analyse des bassins de production. Enfin, elle dresse un bilan sur les points forts et points faibles de cette approche.

Quant à la seconde, l'approche infrastructures routières, sa capitalisation relate la démarche de ciblage et le mode de traitement des points chauds ont permis d'améliorer l'efficacité en termes de réhabilitation des pistes rurales. Elle résume les principes d'action et la démarche de mise en place et de renforcement des CLER. Elle décrit les acquis et les défis au regard de la pérennité des pistes réhabilités. Enfin, elle parle des résultats atteints et des limites de l'approche.

6/ Méthodologie :

Stratégie réhabilitation et entretien :

Une nouvelle stratégie de réhabilitation et d'entretien visant à rendre un réseau praticable en toutes saisons tenant compte du confort (vitesse raisonnable) et de la sécurité. Cette approche utilise toujours la méthode HIMO mais est complétée par la méthode HIE (Haute Intensité d'Équipements) sur des parties sensibles/difficiles. Cette stratégie a été rédigée conjointement entre les trois programmes actifs en RDC.

Note genre et réhabilitation et entretien des infrastructures routières :

Des propositions pratiques pour assurer la prise en compte du genre dans la mise en œuvre des activités de réhabilitation et d'entretien des routes.

Check list genre pour l'animation des réunions/ateliers

Ensemble de points d'attention avant et pendant la tenue des réunions/ateliers.



« Parce que l'avenir d'un pays se trouve dans les mains de ses enfants ».