# RESUME EXECUTIF

## MTR RDC1217311 PRODEKOR

La revue à mi-parcours du projet de désenclavement du Kasaï Oriental PRODEKOR a eu lieu en mars

2017. Le PRODEKOR est un des trois projets financés par la CTB au Kasaï Oriental, les deux autres sont le PRODAKOR (projet de développement agricole du Kasaï Oriental) et l’EDUKOR (projet de l’Education au Kasaï Oriental). Il existe une synergie entre ces trois projets. Le PRODEKOR d’un

montant de 20 millions d’euros, a commencé ses activités en janvier 2014 pour une durée de 60 mois soit

jusqu’en fin d’octobre 2018. Cette revue indépendante servira : (i) d’appuyer le pilotage ; (ii) de contribuer à l’apprentissage ; et (iii) à la redevabilité au bailleur, aux partenaires et aux acteurs internes en fournissant une appréciation externe du progrès réalisé et des résultats atteints.

Cette revue à mi-parcours a été effectuée un peu après la moitié du projet pour diverses raisons, mais comme la mise en œuvre avait accusé un peu de retard dans sa première moitié pour des raisons d’insécurité notamment, ceci n’a pas constitué un inconvénient. Par contre l’insécurité continue à exister et la mission d’évaluation a été obligée de modifier son programme de visite sur le terrain pour éviter des zones d’insécurité. Néanmoins la mission a pu visiter un échantillon représentatif de réalisations permettant de formuler des conclusions et recommandations pertinentes.

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

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

Quand on travaille dans des pays fragiles et sortant d’une crise comme la RDC, espérer atteindre rapidement une **durabilité** est illusoire. La durabilité technique est la plus facile à atteindre, on peut mettre en place des techniques de construction et d’entretien des routes adaptées comme la CTB le fait en RDC. La durabilité institutionnelle est déjà plus difficile : du côté du Gouvernement central et local les responsables changent trop fréquemment et les salaires et les moyens de fonctionnement sont trop faibles. Mais le problème principal reste le financement et plus spécialement le financement de l’entretien. Au niveau central, le FONER qui dispose d’un budget

important en provenance des taxes sur les carburants et des péages routiers, ne dépense pratiquement rien pour l’entretien des pistes. Au niveau provincial, les péages collectées par les provinces au niveau des bacs et des barrières rentrent dans le trésor provincial, mais ces fonds ne servent pas à l’entretien des bacs et des pistes. Donc malgré les efforts réels et efficaces du PRODEKOR afin d’assurer la durabilité des acquis du programme celle-ci est encore illusoire et le restera encore longtemps.

En ce qui concerne les **thèmes transversaux**, la mission a constaté une participation croissante des femmes aux travaux et à l’entretien des pistes, mais qui peut encore être améliorée. Lors des discussions avec les responsables du genre un certain nombre de pistes ont été discutées, comme la formation d’équipes composées uniquement de femmes ou la formation de chefs d’équipe et chefs de chantier réservée aux femmes. La mission a apprécié les efforts du PRODEKOR visant la protection de l’environnement. Par exemple la construction des pistes nécessite parfois l’abattage d’arbres situés dans l’emprise de la route, mais le projet fait réaliser par ailleurs d’importantes plantations d’arbres par les CLERs. On sait aussi que l’approche HIMO est plus respectueuse de l’environnement que les techniques qui utilisent des équipements mécaniques.

Compte tenu des problèmes d’insécurité, certains travaux n’ont pas encore pu démarrer. Le gouvernement provincial a proposé de remplacer ces travaux par d’autres travaux dans des zones où il n’y a pas de problèmes sécuritaires. Ceci devrait être discuté lors d’un prochain SMCL. Il est probable

que cette réorganisation devra s’accompagner d’une extension du délai afin de permettre de faire les études nécessaires , puis faire exécuter les travaux.

La qualité de la réhabilitation est généralement bonne. La mission d’évaluation a néanmoins constaté que certains entrepreneurs ont besoin de formation afin d’améliorer leurs prestations. Comme les entrepreneurs engagés ne disposent pas d’équipements de transport et de compactage, le PRODEKOR s’est engagé de mettre à disposition ces équipements, mais elle a quelques problèmes à mettre à disposition ses équipements en temps voulu. Il serait donc nécessaire d’augmenter le nombre d’engins disponible soit en les achetant soit en les louant.

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

La qualité de l’entretien effectué par les CLERs est généralement bonne. La mission d’évaluation a néanmoins constaté que certains CLERs ont besoin de formation afin d’améliorer leurs prestations. Sur certaines routes le trafic est devenu tellement intense qu’il faudrait passer rapidement à la phase du gravillonnage, en attendant il convient de doubler voire tripler les équipes d’entretien. Le système d’introduire le niveau de service qui est maintenant appliqué depuis dix ans au Kasaï, est une bonne chose. Elle consiste à passer une fois par mois afin de mesurer la vitesse moyenne. Si on atteint une vitesse moyenne de 40 km/h on paie la totalité des prestations, sinon on applique une déduction. Cette méthode pousse les cantonniers à travailler utile.

L’intervention a intégré l’approche de la multi-modalité de façon satisfaisante en travaillant sur les bacs, les quais d’accostage et les voies navigables. Le problème pour les voies navigables, c’est que les études ont été effectuées, mais le début des travaux a été retardé par la situation sécuritaire.

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

Pour cette raison et parce que les besoins de désenclavement son encore énormes il est recommandé d’envisager dès maintenant une nouvelle phase du PRODEKOR. Les partenaires sociaux sont demandeur d’une nouvelle phase. Celle-ci devrait faire un pas en plus vers la responsabilisation de ces partenaires. Il est recommandé de concentrer la deuxième phase sur les routes déjà ouvertes tout en continuant l’ouverture d’anciennes pistes devenues impassables. Donc il conviendrait de doubler le budget à moins que le FONER prenne en charge entièrement le coût de l’entretien.

Les principales recommandations de la revue à mi-parcours sont les suivantes

1. Commencer la préparation de la phase suivante du projet de désenclavement (Ambassade de Belgique, CTB)

2. Procéder à l’harmonisation des spécifications techniques des routes avec les autres bailleurs, afin d’avoir des routes ayant les mêmes caractéristiques géométriques, les mêmes structures de la chaussée et les mêmes dispositifs de drainage. (Ambassade de Belgique, CTB)

3. Associer la DVDA et l’ODR de la province davantage à la gestion et la supervision des travaux de construction et d’entretien conformément au DTF, en vue de contribuer au renforcement de leurs capacités de maitrise d’ouvrage. (PRODEKOR)

4. 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. (Ambassade de Belgique, CTB)

5. Assister les services provinciaux à négocier avec le FONER la mise à disposition effective des fonds d’entretien qui reviennent de droit à la province. (PRODEKOR)

6. L’étude baseline qui est disponible depuis août 2015, n’a pas affiné les indicateurs du Programme contenus dans le Cadre logique. Il y a lieu de réduire le nombre d’indicateurs en fusionnant quelques-uns.

7. Envisager la création d’un centre national de formation HIMO pour les travaux routiers en vue de former un grand nombre des personnes qualifiées pour l’exécution et le contrôle des travaux en HIMO. (DVDA, ODR, OVD avec un appui Ambassade de Belgique, CTB)

8. Former en techniques HIMO, les ingénieurs chargés de la supervision des travaux et les personnels techniques des entrepreneurs pour garantir la qualité des travaux et la durabilité des ouvrages. (PRODEKOR)

9. Mettre en place une politique de création, de formation et de développement d’entrepreneurs

HIMO. (CTB, PRODEKOR)

10. Supprimer la période de garantie de trois mois pendant laquelle l’entrepreneur doit faire l’entretien et mettre en place, dès la fin des travaux l’entretien par les CLER (CTB, PRODEKOR)

11. Augmenter le matériel adapté aux travaux par la méthode HIMO pour la mise à disposition des entrepreneurs sélectionnés. (CTB, PRODEKOR)

12. Faciliter le travail de suivi et évaluation en réduisant le nombre d’indicateurs proposés par l’étude

Baseline, notamment en fusionnant quelques-uns. (PRODEKOR)

13. Poursuivre l’appui à la CPR jusqu’à la mise en place par la Province d’un mécanisme viable de son financement par une source viable. (CTB, PRODEKOR)