

RESUME EXECUTIF

MTR RDC1217811 PRODET

La revue à mi-parcours du programme de désenclavement dans la Tshopo (PRODET) est un dispositif qui a pour objectif de :

- ❖ Appuyer le pilotage, important à mi-parcours, à partir de l'analyse détaillée des activités du programme et proposer des recommandations se rapportant plus particulièrement à la décision stratégique et opérationnelle pour permettre de conclure les activités dans les temps impartis ou réorienter l'intervention jusqu'à la conclusion du programme ;
- ❖ Contribuer à l'apprentissage, avec l'analyse du processus de développement pour définir le niveau de fonctionnement, avec leurs raisons. Les conclusions apportées permettront de capitaliser l'expérience pour des opérations futures ;
- ❖ Fournir une redevabilité au bailleur, aux partenaires et acteurs internes.

L'enjeu du PRODET est de diminuer le coût du transport par la mise à disposition d'un réseau de transport multimodal fonctionnel et durable. Pour cela, un réseau multimodal de transport doit être réhabilité (**Résultat 2**) et entretenu à travers des structures locales (**Résultat 3**).

Le PRODET a pris à sa charge les routes en terre réhabilitées et entretenues par le PREPICO 3. La coposante bac a une poursuite de ses activités depuis la fin également du PREPICO 3.

Le réseau multimodal de transport a été réhabilité et entretenu, pendant une année, pour les routes en terre sélectionnées par le PRODET. Depuis, l'entretien n'a été assuré que très partiellement et ponctuellement par le FONER. Pour les voies navigables, le démarrage des activités ne s'est pas concrétisé à ce jour. Les études restent à être effectuées suivies de l'exécution des travaux d'ici la fin du PRODET (6 novembre 2019).

L'appui institutionnel auprès de la Province s'est développé parallèlement aux Résultats 2 et 3, depuis le démarrage du PRODET. Actuellement le Commission Provinciale Routière et le Secrétariat technique sont opérationnels (**Résultat 1**).

Les bonnes pratiques d'utilisation du réseau ne sont pas encore appliquées pour lutter contre les tracasseries et la corruption (**Résultat 4**).

Le démarrage de la revue s'est déroulé dans un contexte particulier lié à des réactions du partenaire congolais consécutif à la lettre émise par le Gouvernement belge à la date du 15 mai 2017. La mission s'est effectuée normalement.

Les visites de terrain réalisées ont permis de constater que l'ensemble des chantiers de réhabilitation et d'entretien de routes en terre étaient conclus au niveau du PRODET, sans travaux d'entretien en cours. Dans la mesure où les activités consacrées aux voies navigables n'ont pas démarré, aucune visite n'a pu être effectuée. Les bacs en activité financés par le PRODET fonctionnent normalement.

Des entretiens organisés auprès de la CPR et de sa Structure technique ont permis d'estimer l'avancée des activités se rapportant au degré de connaissance du personnel affecté auprès de cette Cellule technique. Des discussions complémentaires ont eu lieu avec la Cellule Infrastructure concernant la gestion routière.

La Cellule technique nécessite d'acquérir les outils habituellement utilisés, liés à une base de données routières (BDR), pour recueillir celles-ci sur les routes provinciales et ses abords, incluant l'état des ouvrages d'art. Les logiciels devront également être acquis pour leur utilisation dans le cadre du développement de la BDR et la programmation des activités d'entretien sur une période de trois années. La formation à l'utilisation de ses outils et des logiciels correspondants sera assurée de préférence, dans le cadre du PRODET, au même titre que l'acquisition des outils et logiciels liés à la BDR.

Des discussions complémentaires ont eu lieu avec la Cellule Infrastructure concernant la gestion routière, en relation avec la création d'autres Commissions Provinciales Routières.

Les questions liées aux politiques nationales d'entretien routier et à son financement ont été analysées. Le principal acteur concerné, le FONER, n'a pu être rencontré.

Les questions d'évaluation posées concernaient les trois thèmes suivants :

1) Atteinte des objectifs dans les délais restants et dans un contexte nouveau suite à la décision politique belge d'arrêter les travaux de réhabilitation

Un programme prioritaire a été établi en concertation avec l'équipe du PRODET. Ce programme comprend principalement : (i) La réalisation des activités à consacrer aux voies navigables (études et exécution des travaux), dans le cadre du multimodal ; (ii) La nécessité de réaliser les ouvrages d'art indispensables au niveau de plusieurs pistes rurales, qui ne sont pas concernées par la décision politique belge ; (iii) La continuité de l'Assistance technique auprès de la CPR et du Secrétariat technique auprès du gouvernement, avec plusieurs formations nécessaires à prévoir.

2) Qualité des travaux réalisés dans le cadre des chantiers du PRODET

Comme constaté précédemment, les travaux effectués avec l'utilisation de la méthode HIMO présente une mise en œuvre des travaux qui comporte des lacunes (exemple : manque de compactage).

Pour le futur, il y a lieu de redéfinir la conception du niveau de réhabilitation des pistes rurales, en fonction de l'augmentation prévisible du trafic. Cette redéfinition pourrait conduire à des pistes rurales comportant la mise en œuvre d'une couche de roulement. Celle-ci aurait pour effet de permettre un meilleur comportement dans le temps de ces pistes, au détriment de leur linéaire de par l'augmentation du coût des travaux.

3) Impact des actions d'appui institutionnel et à la gouvernance du secteur

L'enclenchement des activités propres à la CPR et à son Secrétariat technique commence à avoir un début de réponses relatives à la gestion du réseau routier provincial.

Les conclusions présentées concernant l'évaluation, basées sur les cinq critères CAD de l'OCDE, sont les suivantes :

Appréciations :		A	B	C	D
Pertinence					
Evaluation globale :			B		
Sous-critères d'analyse	Répondre aux problèmes, besoins et priorités des bénéficiaires :	A			
	Cohérence avec les priorités et politiques du partenaire ?		B		
	Cohérence avec les priorités et politiques du donateur ?		B		
Efficiences					
Evaluation globale :			B		
Sous-critères d'analyse	Les inputs ont-ils été gérés en tenant raisonnablement compte de l'efficacité ?		B		
	Quel est le degré d'atteinte des outputs ?		B		
	Dans quelle mesure la contribution du partenaire s'effectue-t-elle correctement ?				D
	Efficacité des modalités d'exécution ?		B		
Efficacité					
Evaluation globale :			B		

Sous-critères d'analyse	Dans quelle mesure les outputs sont-ils utilisés et contribuent-ils à l'outcome ?				
	Au stade actuel de la mise en œuvre, quelle est la probabilité que l'outcome soit réalisé ?				
Impact					
Evaluation globale :			B		
Sous-critères d'analyse	Quelles sont les perspectives directes de l'intervention au niveau de l'impact ?				
	L'intervention a-t-elle ou aura-t-elle des effets positifs ou négatifs inattendus pour les bénéficiaires ciblés ou des individus ou des groupes non ciblés ?				
Durabilité					
Evaluation globale :					D
Sous-critères d'analyse	Viabilité financière / économique ?				
	Les exigences d'appropriation locale sont-elles satisfaites et continueront-elles de l'être après la fin de l'intervention ?				

Le contenu des activités développées par le PRODET est pertinent, avec une note attribuée comme étant satisfaisante.

L'efficience montre un sérieux problème provenant du FONER qui ne finance pas l'entretien des pistes rurales réhabilitées par Enabel. Le DTF prévoyait un financement de 3.000.000 US \$ par le FONER. Malgré ce constat d'échec, l'efficience du PRODET est classée comme étant satisfaisante.

Un retard important est constaté dans les activités liées aux voies navigables. Malgré cela, l'efficacité est estimée comme étant satisfaisante, avec 75% du programme prévu comme étant conclu, concernant le programme de réhabilitation, suivi de l'entretien pendant une année des routes en terre.

L'impact est évalué comme étant satisfaisant.

La durabilité des activités importantes, consacrées aux réhabilitations des pistes rurales, n'est pas assurée, de par le manque de financement du FONER pour l'entretien de ces pistes.

Les principales recommandations apportées pour le futur du PRODET peuvent être résumées ainsi pour chacun des quatre résultats :

Résultat 1 – La maîtrise d'ouvrage au niveau provincial est renforcée :

- Développer les formations du personnel du Secrétariat technique ;
- Conclure le financement du Secrétariat technique, avant la fin du PRODET ;
- Imposer au FONER d'assurer le financement des routes en terre réhabilitées par Enabel.

Résultat 2 – Un réseau multimodal du transport est réhabilité :

- Parachever le travail de choix des infrastructures à réhabiliter ou à construire pour les voies navigables, afin de conférer le caractère multimodal au réseau couvert par PRODET ;
- Désenclaver de l'ordre de 40% de la population touchée par l'arrêt des travaux de réhabilitation des pistes rurales / BP ;
- Réaliser les OA des pistes réhabilitées (8 projets suspendus) ;
- Relancer le processus de recrutement de l'environnementaliste pour la mise en œuvre intégrale du PGES ;
- Imposer à l'OR de recourir aux Cler, formés par ENABEL, par l'intermédiaire des PME intervenantes dans le cadre de l'entretien ;
- Former les Coordicler pour leur permettre de se professionnaliser, avec un statut juridique, pour répondre aux AO d'entretien courant ;
- Réhabiliter les routes en terre aux standards de la DVDA et de l'OR, pour éviter la problématique des élargissements de plateforme qui seront nécessaires, pour assurer les croisements de camions, lorsque l'augmentation du trafic le nécessitera ;

Résultat 3 – Un réseau multimodal du transport est entretenu à travers des structures locales :

- Améliorer la mise à disposition des ressources du FONER pour l'entretien du réseau routier réhabilité ;

- Assurer avec l'appui du PRECOB, les formations prévues pour la professionnalisation des structures locales.

Résultat 4 – Les bonnes pratiques de l'utilisation du réseau multimodal :

Dynamiser les actions de suivi-évaluation pour le suivi des indicateurs qui permettent d'évaluer les impacts du PRODET (lutte contre les tracasseries, diminution de coût de transport et augmentation des revenus des agriculteurs) ;