



CTB



RAPPORT DES RESULTATS 2014 INTERVENTION RDC 1116011 - RVA



TABLE DES MATIERES

ACRONYMES.....	3
1 APERÇU DE L'INTERVENTION.....	4
1.1 FICHE D'INTERVENTION.....	4
1.2 EXECUTION BUDGETAIRE.....	4
1.3 AUTOEVALUATION DE LA PERFORMANCE.....	5
1.3.1 <i>Pertinence</i>	5
1.3.2 <i>Efficacité</i>	5
1.3.3 <i>Efficiéce</i>	5
1.3.4 <i>Durabilité potentielle</i>	6
1.4 CONCLUSIONS.....	7
2 MONITORING DES RESULTATS.....	8
2.1 ÉVOLUTION DU CONTEXTE.....	8
2.1.1 <i>Contexte général</i>	8
2.1.2 <i>Contexte institutionnel</i>	8
2.1.3 <i>Contexte de gestion : modalités d'exécution</i>	8
2.1.4 <i>Contexte HARMO</i>	8
2.2 PERFORMANCE DE L'OUTCOME.....	9
2.2.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	9
2.2.2 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	9
2.2.3 <i>Impact potentiel</i>	10
2.3 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1.....	11
2.3.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	11
2.3.2 <i>État d'avancement des principales activités</i>	11
2.3.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	11
2.4 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2.....	12
2.4.1 <i>Progrès des indicateurs</i>	12
2.4.2 <i>État d'avancement des principales activités</i>	12
2.4.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	12
2.5 THEMES TRANSVERSAUX.....	12
2.6 GESTION DES RISQUES.....	13
3 PILOTAGE ET APPRENTISSAGE.....	14
3.1 REORIENTATIONS STRATEGIQUES.....	14
3.2 RECOMMANDATIONS.....	14
3.3 ENSEIGNEMENTS TIRES.....	14
4 ANNEXES.....	15
4.1 CRITERES DE QUALITE.....	15
4.2 DECISIONS PRISES PAR LE COMITE DE PILOTAGE ET SUIVI :.....	19
4.3 CADRE LOGIQUE MIS A JOUR.....	20
4.4 APERÇU DES MORE RESULTS.....	20
4.5 RESSOURCES EN TERMES DE COMMUNICATION.....	20

Acronymes

AAC	Autorité d'Aviation Civile
BAC	Brussels Airport Company
CTB	Agence belge de développement
DTF	Dossier Technique et Financier
M&E	Monitoring et évaluation
MTVC	Ministère de Transport et Voies de Communication
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
PTF	Partenaire Technique et Financier
RDC	République démocratique du Congo
RVA	Régie des Voies Aériennes
SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
SNCC	Société Nationale de Chemins de fers du Congo
UEC	Unité d'Exécution Conjointe

1 APERCU DE L'INTERVENTION

1.1 Fiche d'intervention

Intitulé de l'intervention	Projet d'équipements aéroportuaires (RVA)
Code de l'intervention	RDC 11 160 11
Localisation	Lubumbashi, Kolwezi, Mbuji-Mayi (et Kisangani depuis fin 2013)
Budget total	1 250 000 EUR
Institution partenaire	Régie des Voies Aériennes (RVA)
Date de début de la Convention spécifique	17 mars 2013
Date de démarrage de l'intervention/ Comité de pilotage d'ouverture	Mai 2012
Date prévue de fin d'exécution	Fin 2014
Date de fin de la Convention spécifique	17 mars 2016
Groupes cibles	Les aéroports de Lubumbashi, Kolwezi, Mbuji-Mayi et Kisangani
Impact	Améliorer le transport aérien en RDC et les liens commerciaux et humains qui en dépendent
Outcome	Améliorer la fiabilité et la sécurité des aéroports de Kolwezi, de Mbuji –Mayi et de Lubumbashi
Outputs	1. Les aéroports sont équipés 2. Les utilisateurs des équipements sont formés
Année couverte par le rapport	2014

1.2 Exécution budgétaire

Intitulé Output	Budget	Dépenses		Solde	Taux de déboursement à la fin de l'année 2014
		Années précédentes	Année couverte par le rapport (2014)		
	1 250 000,0	725 921,2	239 098,3	284 980,5	77%
L'équipement est livré et opérationnel	1 050 000,00	589 496,26	237 464,32	223 039,42	79%
Les utilisateurs sont formés	70 000,00	43 882,00		26 118,00	63%
Moyens généraux	130 000,00	92 542,92	1 633,97	35 823,11	72%

1.3 Autoévaluation de la performance

1.3.1 Pertinence

	Performance
Pertinence	B

L'objectif du projet s'inscrit dans la politique nationale mais ne fait pas explicitement parti du Programme Indicatif de Coopération 2010 – 2013.

Mais comme la situation de l'aviation en RDC depuis 2007 est marquée par plus de 83 accidents et 65 incidents aériens à la base de 214 morts et 40 blessés et toutes les compagnies aériennes opérant en RDC sont sur la liste noire de l'Union Européenne, la pertinence du projet par rapport aux besoins du groupe cible ne peut pas être questionnée.

La logique d'intervention d'augmenter la sécurité reste valable mais tous les risques n'ont probablement pas été reconnus au début de l'activité.

1.3.2 Efficacité

	Performance
Efficacité	C

En ce qui concerne la disponibilité du matériel et services requises par le projet on peut constater que la livraison de l'équipement et matériel venant de la Belgique n'a pas connu des problèmes majeurs. Cependant le marché pour les tracteurs et accessoires lancé en RDC a connu un retard et ont été livrés seulement mi -2014.

Par rapport à la station météo pour l'aéroport de Kisangani, des discussions entre des différentes structures responsables pour la gestion des aéroports et les services météorologiques ont causé des retards dans la livraison et l'installation de l'équipement (fin 2014).

1.3.3 Efficience

	Performance
Efficience	B

Malgré les retards dans la livraison des équipements, progressivement l'outcome du programme sera atteint. Fin 2014, il y a avait un solde de plus de 300 000 US\$, sans proposition valable de la part de la RVA pour utilisation.

1.3.4 Durabilité potentielle

	Performance
Durabilité potentielle	C


La durabilité financière et économique à long terme dépendra des moyens qui seront réservés et utilisés pour l'entretien et le remplacement éventuel de l'équipement et matériel achetés dans le cadre du projet. A cet effet il n'existe pas une forte tradition de l'administration Congolaise en la matière.

Malgré les formations organisées par le projet quelques engins seront difficiles à entretenir à cause de leur complexité technique et de la difficulté de trouver des pièces de rechange sur place.

Le partenaire lui-même doit assumer sa responsabilité et s'engager de mettre à la disposition les moyens nécessaires pour assurer la sécurité du transport aérien à travers l'application des normes et critères des organisations compétentes.

1.4 Conclusions

- Le projet reste pertinent bien que les interventions dans le secteur aérien ne font pas partie du Programme Indicatif de Coopération 2010-2013.
- L'efficacité du projet pose problème suite à des délais de livraison d'équipement sur le marché national qui a mené retard.
- L'engagement du partenaire pour la formulation des propositions pour l'utilisation du solde est limité et.
- La durabilité financière et économique à long terme dépendra des moyens disponibles pour l'entretien et le remplacement du matériel et les engins.

Fonctionnaire exécution nationale	Fonctionnaire exécution CTB
Jean Baptiste Mayelembe 	Bart Uyttendaele  

2 Monitoring des résultats

2.1 Évolution du contexte

2.1.1 Contexte général

A l'occasion de l'ouverture des assises sur la sécurité dans la navigation aérienne congolaise en avril 2013, le ministre des Transports et Voies de Communication a déploré la situation de l'aviation en RDC depuis 2007 marquée par 83 accidents et 65 incidents aériens à la base de 214 morts et 40 blessés. Malgré les efforts fournis par le gouvernement actuel le ministre constate que la sécurité aérienne évolue de manière insuffisante. Les progrès réalisés par l'Autorité de l'aviation civile depuis 2006 à ce jour ne dépassent pas 13%, alors que la moyenne requise par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour cette période est de 60%.

2.1.2 Contexte institutionnel

Le ministère des transports constate aussi que l'Autorité de l'aviation civile (AAC) et la Régie de voies aériennes (RVA) faillent à leurs missions de contrôle technique et de développement des infrastructures aéroportuaires. L'AAC est accusé d'exercer avec légèreté et complaisance le contrôle technique et de délivrer des titres aéronautiques illégitimes en violation des normes internationales.

La Régie de voies aériennes est aussi indexée pour avoir failli à sa mission de bonne exploitation et de développement des infrastructures aéroportuaires. Le ministre a également reproché à cette entreprise publique, sous tutelle du ministère des Transports, d'avoir manqué à son obligation de gérer efficacement l'espace aérien congolais.

Enfin, aux compagnies aériennes, il a reproché d'aligner des avions aux conditions techniques douteuses.

2.1.3 Contexte de gestion : modalités d'exécution

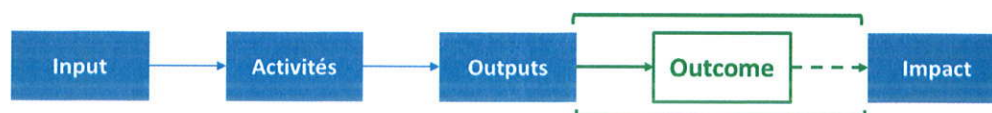
Dans un contexte d'un état fragile et pour un projet qui consiste surtout de l'acquisition de matériel, des opérations logistiques et des formations du personnel des aéroports ciblés, la modalité d'exécution en régie semble être approprié.

2.1.4 Contexte HARMO

Il s'agit d'un projet qui n'a pas de liens directs avec les activités d'autres Partenaires Techniques et Financiers (PTF) et/ou des interventions CTB.

Le gouvernement de la RDC a lancé en 2010 le Projet d'Urgence de Sécurité Aérienne (PUSA). Le PUSA est réparti en trois composantes : (i) la réhabilitation d'infrastructures et équipements de trois aéroports internationaux de N'Djili, de Lubumbashi et de Kisangani, (ii) la navigation aérienne et (iii) l'appui institutionnel et formation. Les activités de PUSA sont en complémentarité avec les activités du projet belge à Lubumbashi et à Kisangani.

2.2 Performance de l'outcome



2.2.1 Progrès des indicateurs

Outcome : Améliorer la fiabilité et sécurité des aéroports de Kolwezi, de Mbuji Mayi, de Lubumbashi et de Kisangani					
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	Valeur année N-1	Valeur année N	Cible année N	Cible finale
Atteinte partielle des normes OACI	Très bas	Partielle	Partielle		Partielle

Commentaires :

Au début de l'intervention, les normes de l'OACI se trouvent au plus bas niveau et le progrès attendu est l'atteinte partielle de certains standards minimum de l'annexe 14 de l'OACI, il s'agit principalement d'atteindre les standards au niveau de la sécurité anti-incendie, au niveau de la navigation, au niveau de sécurité des pistes d'atterrissage (control des oiseaux ou FLYCO, balayage régulier, tondre des herbes autour des pistes) et la disponibilité d'une ambulance. Tous les matériels de navigation, d'anti incendie, les véhicules FLYCO et les ambulances dans les aéroports de Lubumbashi, Kolwezi et Mbuji-Mayi ont été fournis.

La décision d'étendre les activités du projet vers l'aéroport de Kisangani a été prise vers la fin de 2013. Ce dernier aéroport sera audité début 2014 ce qui permettra de définir les besoins en matériel de sécurité. Le matériel nécessaire a été livré (sauf le tracteur et balayeuse)

2.2.2 Analyse des progrès réalisés

La situation sur les aéroports de Mbuyi Mayi, Kolwezi et Lubumbashi n'a pas changé par rapport à l'année 2013 (matériel nécessaire a été livré). La situation à l'aéroport en termes de fiabilité et de sécurité a été améliorée au niveau de Kisangani (ambulance, anti-incendie, météo.)

Les facteurs qui empêchent des progrès restent les mêmes qu'en 2013.

2.2.3 Impact potentiel

Par rapport à l'impact potentiel, l'analyse pour 2014 ne diffère pas de 2014 et est reprise ci-dessous :

L'impact a été défini comme suite : 'améliorer le transport aérien en RDC et les liens commerciaux et humains qui en dépendent'.

Un tel impact ne dépendra pas seulement de l'amélioration de la sécurité aérienne de trois aéroports ciblés (sur un total de plus 50 aéroports en RDC). En plus l'amélioration du transport aérien découle d'un nombre d'autres facteurs qui ne font pas partie de cette intervention, comme la capacité institutionnelle de la CAA et de la RVA et le respect des consignes de sécurité par les compagnies aériennes.

Pour avoir un impact potentiel il va falloir une opération à plus grande échelle qui implique toutes les parties prenantes dans le domaine de sécurité aérienne.

2.3 Performance de l'output 1



2.3.1 Progrès des indicateurs

Output 1 :Les aéroports sont équipés					
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	Valeur année N-1	Valeur année N	Cible année N	Cible finale
L'équipement est fourni, installé et calibré	0	25%	55%	80%	80%

2.3.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités ¹	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1 Acquisition des équipements	x			
2 Transport des équipements	x			
3 Installation et calibrage des équipements	x			

2.3.3 Analyse des progrès réalisés

A l'exception du tracteur et accessoires pour Kisangani, tout le matériel a été acheté, livré et installé. Quelques activités/achats n'ont pas été démarrées (système GNSS, les abris pour les camions)

¹ A : Les activités sont en avance
 B : Les activités sont dans les délais
 C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.
 D : Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

2.4 Performance de l'output 2

2.4.1 Progrès des indicateurs

Output 1 : les utilisateurs sont formés.					
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	Valeur année N-1	Valeur année N	Cible année N	Cible finale
Hommes/jours de formation	0	228	0	10	238

2.4.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités ²	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1 Formation du personnel		x		

2.4.3 Analyse des progrès réalisés

Les formations prévues dans le cadre de l'achat des équipements (par exemple station météo) ont été réalisées comme prévu dans le contrat. Le nombre de jours est approximatif.

2.5 Thèmes transversaux

Pas pris en compte dans le DTF

² A : Les activités sont en avance
B : Les activités sont dans les délais
C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.
D : Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

2.6 Gestion des risques

Les risques comme évoqués dans le rapport 2013, comme par exemple le retard des livraisons, restent valables pour l'ensemble du programme. En 2014, les activités étaient essentiellement des achats et la mise en place des équipements et matériel roulant. Des discussions entre RVA et les services météorologiques ont causé des retards de plusieurs mois pour la station météo à Kisangani.

Le programme avait aussi « un agenda Korongo » (préparer les aéroports pour que les avions de la compagnie Korongo puissent atterrir). Vu que le dossier n'est plus d'actualité, la pression a été enlevée et le projet a perdu sa dynamique et l'appui : les TDR pour le GNSS n'ont jamais été présentés, les plans pour les abris pour les camions anti-incendie n'ont jamais été faits.

Le programme sera fermé dans les délais les plus brefs possibles.

3 Pilotage et apprentissage

3.1 Réorientations stratégiques

Le projet est en clôture. Une réorientation stratégique ne s'impose pas.

3.2 Recommandations

Recommandations	Acteur	Date limite
<i>Une extension de la durée de la mise en œuvre peut être considérée à condition que la RVA propose des activités pertinentes et faisables.</i>	RVA, SMCL	Fin Q1 2015

3.3 Enseignements tirés

Enseignements tirés	Public cible
Matériel seconde main pas directement en faveur d'une durabilité (entretien problématique, pièces de rechange difficiles à trouver, formation difficile)	Partenaires
Besoin d'un suivi assuré par un ATI	CTB/DGD
Programmes « libres » (hors PIC) demandent toujours plus de temps et de suivi que prévu. La représentation peut se charger de la logistique etc, mais il y a toujours un déficit de know how technique pour assurer un bon suivi.	CTB/DGD
Project pertinent, mais trop petit pour avoir un vrai impact sur la fiabilité et la sécurité. Comprehensive approach needed.	

4 Annexes

4.1 Critères de qualité

1. PERTINENCE : le degré dans lequel l'intervention est cohérente avec les politiques et priorités locales et nationales ainsi qu'avec les attentes des bénéficiaires.				
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins un 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A; Deux fois un 'B' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D</i>				
Évaluation de la PERTINENCE : note totale	A	B	C	D
		x		
1.1 Quel est le degré de pertinence actuel de l'intervention ?				
...	A	Clairement toujours ancré dans les politiques nationales et la stratégie belge, satisfait aux engagements en matière d'efficacité de l'aide, extrêmement pertinent par rapport aux besoins du groupe cible.		
x...	B	S'inscrit toujours bien dans les politiques nationales et la stratégie belge (sans être toujours explicite), relativement compatible avec les engagements en matière d'efficacité de l'aide, pertinent par rapport aux besoins du groupe cible.		
...	C	Quelques questions par rapport à la cohérence avec les politiques nationales et la stratégie belge, l'efficacité de l'aide ou la pertinence.		
...	D	Contradictions avec les politiques nationales et la stratégie belge, les engagements en matière d'efficacité de l'aide ; la pertinence vis-à-vis des besoins est mise en doute. Des changements majeurs sont requis.		
1.2 La logique d'intervention, telle qu'elle est conçue actuellement, est-elle toujours la bonne ?				
	A	Logique d'intervention claire et bien structurée ; logique verticale des objectifs réalisable et cohérente ; indicateurs appropriés ; risques et hypothèses clairement identifiés et gérés ; accompagnement de sortie d'intervention mis en place (si cela est applicable).		
x	B	Logique d'intervention appropriée bien qu'elle puisse avoir besoin de certaines améliorations en termes de hiérarchie d'objectifs, d'indicateurs, de risques et hypothèses.		
	C	Les problèmes par rapport à la logique d'intervention peuvent affecter la performance d'une intervention et sa capacité à contrôler et évaluer les progrès ; améliorations requises.		
	D	La logique d'intervention est erronée et nécessite une révision en profondeur pour que l'intervention puisse espérer aboutir.		

2. EFFICIENCE DE LA MISE EN ŒUVRE JUSQU'À CE JOUR : le degré dans lequel les ressources de l'intervention (fonds, expertise, temps, etc.) ont été converties en résultats de façon économe.				
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins deux 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A; Deux fois un 'B', pas de 'C' ni de 'D' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D</i>				
Évaluation de l'EFFICIENCE : note totale	A	B	C	D
2.1 Dans quelle mesure les inputs (finances, RH, biens & équipements) sont-ils correctement gérés ?				
	A	Tous les inputs sont disponibles à temps et dans les limites budgétaires.		
	B	La plupart des inputs sont disponibles dans des délais raisonnables et ne nécessitent pas d'ajustements budgétaires considérables. Une certaine marge d'amélioration est cependant		

		possible.
x	C	La disponibilité et l'utilisation des inputs posent des problèmes qui doivent être résolus, sans quoi les résultats pourraient courir certains risques.
	D	La disponibilité et la gestion des inputs comportent de sérieuses lacunes qui menacent l'atteinte des résultats. Des changements considérables sont nécessaires.
2.2 Dans quelle mesure la mise en œuvre des activités est-elle correctement gérée ?		
	A	Les activités sont mises en œuvre dans les délais.
	B	La plupart des activités sont dans les délais. Certaines sont retardées, mais cela n'a pas d'incidence sur la fourniture des outputs.
x	C	Les activités sont retardées. Des mesures correctives sont nécessaires pour permettre la fourniture sans trop de retard.
	D	Les activités ont pris un sérieux retard. Des outputs ne pourront être fournis que moyennant des changements majeurs dans la planification.
2.3 Dans quelle mesure les outputs sont-ils correctement atteints ?		
	A	Tous les outputs ont été et seront plus que vraisemblablement livrés dans les temps et de bonne qualité, ce qui contribuera aux outcomes planifiés.
	B	Les outputs sont et seront plus que vraisemblablement livrés dans les temps, mais une certaine marge d'amélioration est possible en termes de qualité, de couverture et de timing.
x	C	Certains outputs ne s(er)ont pas livrés à temps ou de bonne qualité. Des ajustements sont nécessaires.
	D	La qualité et la livraison des outputs comportent et comporteront plus que vraisemblablement de sérieuses lacunes. Des ajustements considérables sont nécessaires pour garantir au minimum que les outputs clés seront livrés à temps.

3. EFFICACITÉ JUSQU'À CE JOUR : le degré dans lequel l'outcome (objectif spécifique) est atteint, tel que prévu à la fin de l'année N				
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins un 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A; Deux fois un 'B' = B ; Au moins un 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D</i>				
Évaluation de l'EFFICACITÉ : note totale	A	B	C	D
		x		
3.1 Tel qu'il est mis en œuvre actuellement, quelle est la probabilité que l'outcome soit réalisé ?				
	A	La réalisation totale de l'outcome est vraisemblable en termes de qualité et de couverture. Les résultats négatifs (s'il y en a) ont été atténués.		
x	B	L'outcome sera atteint avec quelques minimales restrictions ; les effets négatifs (s'il y en a) n'ont pas causé beaucoup de tort.		
	C	L'outcome ne sera atteint que partiellement, entre autres en raison d'effets négatifs auxquels le management n'est pas parvenu à s'adapter entièrement. Des mesures correctives doivent être prises pour améliorer la probabilité de la réalisation de l'outcome.		
	D	L'intervention n'atteindra pas son outcome, à moins que d'importantes mesures fondamentales soient prises.		
3.2 Les activités et les outputs sont-ils adaptés (le cas échéant) dans l'optique de réaliser l'outcome ?				
	A	L'intervention réussit à adapter ses stratégies/activités et outputs en fonction de l'évolution des circonstances externes dans l'optique de réaliser l'outcome. Les risques et hypothèses sont gérés de manière proactive.		

x	B	L'intervention réussit relativement bien à adapter ses stratégies en fonction de l'évolution des circonstances externes dans l'optique de réaliser l'outcome. La gestion des risques est relativement passive.
	C	L'intervention n'est pas totalement parvenue à adapter ses stratégies en fonction de l'évolution des circonstances externes de façon appropriée ou dans les temps. La gestion des risques a été plutôt statique. Une modification importante des stratégies s'avère nécessaire pour garantir à l'intervention la réalisation de son outcome.
	D	L'intervention n'est pas parvenue à réagir à l'évolution des circonstances externes ; la gestion des risques a été insuffisante. Des changements considérables sont nécessaires pour réaliser l'outcome.

4. DURABILITÉ POTENTIELLE : le degré de probabilité de préserver et reproduire les bénéfices d'une intervention sur le long terme (au-delà de la période de mise en œuvre de l'intervention).					
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins 3 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A; Maximum 2 'C', pas de 'D' = B ; Au moins 3 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D</i>					
Évaluation de la DURABILITÉ POTENTIELLE : note totale		A	B	C	D
				x	
4.1 Durabilité financière/économique ?					
	A	La durabilité financière/économique est potentiellement très bonne : les frais liés aux services et à la maintenance sont couverts ou raisonnables ; les facteurs externes n'auront aucune incidence sur celle-ci.			
	B	La durabilité financière/économique sera vraisemblablement bonne, mais des problèmes peuvent survenir en raison notamment de l'évolution de facteurs économiques externes.			
x	C	Les problèmes doivent être traités en ce qui concerne la durabilité financière soit en termes de frais institutionnels ou liés aux groupes cibles, ou encore d'évolution du contexte économique.			
	D	La durabilité financière/économique est très discutable, à moins que n'interviennent des changements majeurs.			
4.2 Quel est le degré d'appropriation de l'intervention par les groupes cibles et persistera-t-il au terme de l'assistance externe ?					
	A	Le Comité de pilotage et d'autres structures locales pertinentes sont fortement impliqués à tous les stades de la mise en œuvre et s'engagent à continuer à produire et utiliser des résultats.			
	B	La mise en œuvre se base en grande partie sur le Comité de pilotage et d'autres structures locales pertinentes impliqués eux aussi, dans une certaine mesure, dans le processus décisionnel. La probabilité d'atteindre la durabilité est bonne, mais une certaine marge d'amélioration est possible.			
x	C	L'intervention recourt principalement à des arrangements ponctuels et au Comité de pilotage et d'autres structures locales pertinentes en vue de garantir la durabilité. La continuité des résultats n'est pas garantie. Des mesures correctives sont requises.			
	D	L'intervention dépend totalement des structures ponctuelles n'offrant aucune perspective de durabilité. Des changements fondamentaux sont requis pour garantir la durabilité.			
4.3 Quels sont le niveau d'appui politique fourni et le degré d'interaction entre l'intervention et le niveau politique ?					
	A	L'intervention bénéficie de l'appui intégral de la politique et des institutions, et cet appui se poursuivra.			
	B	L'intervention a bénéficié, en général, de l'appui de la politique et des institutions chargées de la mettre en œuvre, ou à tout le moins n'a pas été gênée par ceux-ci, et cet appui se poursuivra vraisemblablement.			
x	C	La durabilité de l'intervention est limitée par l'absence d'appui politique. Des mesures correctives sont requises.			
	D	Les politiques ont été et seront vraisemblablement en contradiction avec l'intervention. Des changements fondamentaux s'avèrent nécessaires pour garantir la durabilité de l'intervention.			
4.4 Dans quelle mesure l'intervention contribue-t-elle à la capacité institutionnelle et de gestion ?					

A	L'intervention est intégrée aux structures institutionnelles et a contribué à l'amélioration de la capacité institutionnelle et de gestion (même si ce n'est pas là un objectif explicite).
B	La gestion de l'intervention est bien intégrée aux structures institutionnelles et a contribué d'une certaine manière au renforcement des capacités. Une expertise supplémentaire peut s'avérer requise. Des améliorations sont possibles en vue de garantir la durabilité.
C	L'intervention repose trop sur des structures ponctuelles plutôt que sur des institutions ; le renforcement des capacités n'a pas suffi à garantir pleinement la durabilité. Des mesures correctives sont requises.
D	L'intervention repose sur des structures ponctuelles et un transfert de compétences vers des institutions existantes, qui permettrait de garantir la durabilité, est improbable à moins que des changements fondamentaux n'interviennent.

4.2 Décisions prises par le Comité de pilotage et suivi :

A part des achats qui sont des résultats des engagements antérieurs, le programme n'a pas été
était la représentation-logistique. Le président de la SMCL n'a pas convoqué une réunion.

4.3 Cadre logique mis à jour

Non Applicable : pas de changements.

4.4 Aperçu des MoRe Results

Résultats ou indicateurs du cadre logique modifiés au cours des 12 derniers mois ?	
Rapport <i>Baseline</i> enregistré dans PIT ?	
Planning de la MTR (enregistrement du rapport)	mm/aaaa (estimation)
Planning de l'ETR (enregistrement du rapport)	mm/aaaa (estimation)
Missions de backstopping depuis le 01/01/2012	

4.5 Ressources en termes de communication