



**CTB**



**MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES  
COOPÉRATION INTERNATIONALE ET FRANCOPHONE**  
*Coopération et Solidarité*

# RAPPORT FINAL

**RENOUVELLEMENT DU PONT  
KABASELE  
RDC 1318211**

**REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO**



## Table des matières

<b>TABLE DES MATIERES</b> .....	<b>2</b>
<b>FICHE D'INTERVENTION</b> .....	<b>4</b>
<b>APPRECIATION GENERALE</b> .....	<b>5</b>
<b>PARTIE 1 : RESULTATS ATTEINTS ET ENSEIGNEMENTS TIRES</b> .....	<b>6</b>
<b>1 APPRECIATION DE LA STRATEGIE D'INTERVENTION</b> .....	<b>6</b>
1.1 CONTEXTE	6
1.2 CHANGEMENTS SIGNIFICATIFS DANS LA STRATEGIE D'INTERVENTION	6
<b>2 RESULTATS ATTEINTS</b> .....	<b>8</b>
2.1 MATRICE DE MONITORING	8
2.2 ANALYSE DES RESULTATS	9
<b>3 DURABILITE</b> .....	<b>10</b>
<b>4 APPRENTISSAGE</b> .....	<b>10</b>
4.1 ENSEIGNEMENTS TIRES	10
4.2 RECOMMANDATIONS	10
<b>PARTIE 2 : SYNTHESE DU MONITORING (OPERATIONNEL)</b> .....	<b>11</b>
<b>1 SUIVI DES DECISIONS PRISES PAR LA SMCL</b> .....	<b>11</b>
<b>2 DEPENSES</b> .....	<b>11</b>
<b>3 TAUX DE DECAISSEMENT DE L'INTERVENTION</b> .....	<b>14</b>
<b>4 PERSONNEL DE L'INTERVENTION</b> .....	<b>15</b>
<b>5 MARCHES PUBLICS</b> .....	<b>16</b>
<b>6 ACCORDS D'EXECUTION</b> .....	<b>17</b>
<b>7 ÉQUIPEMENTS</b> .....	<b>17</b>
<b>8 CADRE LOGIQUE ORIGINAL TIRE DU DTF</b> .....	<b>18</b>
<b>9 MATRICE DE MONITORING COMPLETE</b> .....	<b>19</b>
<b>10 OUTILS ET PRODUITS</b> .....	<b>19</b>

## ACRONYMES

ACGT	Agence Congolaise des Grands Travaux
CSC	Cahier Spécial des Charges
CTB	Coopération Technique Belge, Agence belge de développement
DAO	Dossier d'Appels d'Offres
DGD	Direction Générale Coopération au développement et Aide humanitaire
DTF	Dossier Technique et Financier
M&E	Monitoring et Evaluation
OR	Office des Routes
OVD	Office des Voiries et Drainage
PCR	Police de Circulation Routière
RDC	République Démocratique du Congo
RdF	Rapport de Formulation
SCTP	Société Commerciale des Transports et des Ports.
SMCL	Structure Mixte de Concertation Locale
TdR	Termes de Références

## Fiche d'intervention

Nom de l'intervention	Renouvellement du Pont Kabasele.
Code de l'intervention	RDC1318211
Localisation	Kinshasa, RD Congo
Budget	1.000.000 Euros
Institution partenaire	Ministère des Transports et Voies de Communication
Date de démarrage de l'intervention	15 décembre 2015 (date de lancement du marché RDC1318211-01). Après plus de 24 mois (durée de l'exécution), l'intervention n'a opérationnellement pas démarré puisque certains prérequis n'ont pas été remplis
Date de fin de l'intervention	-
Date de début de la convention spécifique	28 octobre 2015
Date de fin de la convention spécifique	27 octobre 2018
Groupes cibles	Les populations habitant dans les communes de l'ouest de Kinshasa (Gombe, Kitambo, Bandalungwa, Ngaliema, Pompaga, Kinsuka), soit environ 20 % de la population de Kinshasa.
Impact <sup>1</sup>	Les conditions de vie de la population de Kinshasa sont améliorées grâce au renforcement de l'offre de transport à cette population.
Outcome	La mobilité dans la capitale est accrue grâce à la réhabilitation de la ligne Ndolo - Gare Kitambo et au remplacement du Pont Kabasele qui garantit l'accessibilité du trajet.
Outputs	<b>Résultat 1:</b> Le Pont Kabasele est remplacé, les talus sont réhabilités et l'ensemble est accessible pour le train.
	<b>Résultat 2:</b> La réhabilitation de la ligne ferroviaire entre la gare de Ndolo et la gare de Kitambo est effectuée par la SCTP en suivant les prescriptions fournies par l'assistance technique.

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

## Appréciation générale

**Décrivez** votre appréciation générale de l'intervention (max. 200 mots) :

Les raisons qui ont milité ou sont à la base de cette intervention restent et demeurent pertinentes puisque devant permettre l'amélioration de la circulation dans la ville de Kinshasa qui compte plus de 8 millions d'habitants

A ce jour, aucun résultat atteint par cette prestation et ce malgré son démarrage mi-décembre 2015, d'où la décision de la Belgique de sa clôture définitive intervenue en date du 07 avril 2017 pour la raison principale de la non libération du site des travaux occupé par les « squatters » et autres, alors que cette expropriation par les autorités congolaises constituait un prérequis pour l'attribution des marchés et par ricochet, un préalable pour le démarrage effectif des travaux.

**Notez** votre appréciation générale de l'intervention :

Insatisfaisante

Fonctionnaire exécution CTB



# **PARTIE 1 : Résultats atteints et enseignements tirés**

## **1 Appréciation de la stratégie d'intervention**

### **1.1 Contexte**

La Coopération Technique Belge a financé en 2009, un projet d'acquisition de deux locomotives et de treize voitures destinées à l'exploitation indépendante et autonome de l'entité gestionnaire du chemin de fer urbain à Kinshasa. Deux de trois lignes étaient effectivement desservies par rails, une troisième ne l'était pas par faute de la fonctionnalité du « Pont Kabasele » localisé sur l'avenue portant le même nom. Cette dernière ligne relie l'Est à l'Ouest de Kinshasa. D'où la nécessité manifestée en son temps d'une réhabilitation ou d'un renouvellement de ce pont, ainsi que de la réhabilitation de la voie ferrée et des autres ouvrages d'art localisés sur ce trajet.

Ainsi, ce projet a été justifié par :

- Le développement que connaît la ville de Kinshasa ;
- La carence en transports publics que connaissent les Kinois vivant à l'Ouest de Kinshasa pour trouver un transport régulier et à prix raisonnable ;
- L'intérêt ou le souci exprimé par les autorités de la ville de Kinshasa pour résoudre cette problématique de mobilité urbaine ;
- Les développements attendus non seulement du transport des personnes, mais également de celui des marchandises ;
- L'économie existante devra être soutenue et stimulée une fois cette ligne ferroviaire réhabilitée ;
- Le désenclavement de la partie ouest de la ville de Kinshasa avec le rassemblement de deux zones densément peuplées de Kinshasa ;
- Ces travaux vont permettre de connecter la gare centrale de Kinshasa à la gare de Kitambo Magasin.

### **1.2 Changements significatifs dans la stratégie d'intervention**

Il s'agit d'une intervention dont les conditions du démarrage opérationnel n'ont jamais été réunies et dont les délais de réalisation n'ont plus été compatibles avec la durée de la Convention spécifique.

Toutes les études ont été presque réalisées, ainsi que les documents techniques établis lors de la formulation de cette prestation. L'activité principale ne devrait consister qu'au lancement de différents marchés planifiés par le DTF et ce avec comme préalable, l'effectivité de l'engagement de la partie congolaise à faire dégager sans délai le site des travaux envahi par des constructions anarchiques.

Malgré la conditionnalité, le premier marché de services relatif au recrutement d'un Cabinet international d'ingénierie pour la mission de suivi & contrôle des travaux, a été lancé et celui-ci a été attribué finalement à une firme belge après bien entendu deux tentatives infructueuses.

Nonobstant multiples correspondances et rencontres avec les autorités congolaises, principalement le Ministère de tutelle qu'est le Transport & Voies de Communication, ainsi que l'autorité urbaine de Kinshasa, le dégagement préalable du lieu d'exécution des

travaux n'a jamais été réalisé, et par conséquent il n'a pas été possible de démarrer le chantier envisagé. Les délais restants de la Convention spécifique n'ont plus permis de lancer les travaux envisagés ou planifiés. D'où l'ultime décision de clôturer l'intervention le 07 avril 2017 par échange des lettres par lequel l'Ambassade du Royaume de Belgique (lettre n° CD/ABD/Kin/2017/0767 du 07/04/2017 dont copie en annexe) a informé le Ministre congolais de la Coopération au développement de la décision du Vice-Premier Ministre et Ministre de la Coopération au développement belge d'arrêter définitivement le projet « Renouvellement du pont Kabasele »..

Pour illustrer ce qui précède sur la non expropriation du site, les photos ci-dessous prises lors de la dernière visite technique opérée sur terrain le 11 octobre 2016 où l'on constate encore que les préalables devant permettre le démarrage des travaux n'ont pas connu un début d'exécution (non dégagement de l'emprise par les constructions anarchiques, l'ouvrage est devenu une décharge des déchets, l'utilisation du remblai de la plateforme par les populations riveraines, le flambement des membrures métalliques du pont suite aux chocs lors du passage de gros véhicules, ...)



## 2 Résultats atteints

### 2.1 Matrice de monitoring

Résultats / Indicateurs	Valeur de la <i>baseline</i>	Cible finale	Valeur finale obtenue	Commentaires
<b>IMPACT</b> : Les conditions de vie de la population de Kinshasa sont améliorées grâce au renforcement de l'offre de transport à cette population.				
<b>OUTCOME</b> : La mobilité dans la capitale est accrue grâce à la réhabilitation de la ligne Ndolo Ndolo - Gare Kitambo et au remplacement du Pont Kabasele qui garantit l'accessibilité du trajet.				
Nombre de personnes circulant d'un point à l'autre	0 %	100 %	0 %	Etude Base line non effectuée et projet non démarré
Nombre de passagers par mois	0 %	100 %	0 %	Idem
Fréquence des convois	0 %	100 %	0 %	Idem
<b>OUTPUT 1</b> : Le Pont Kabasele est remplacé, les talus sont réhabilités et l'ensemble est accessible pour le train.				
Publication et attribution du marché public du pont Kabasele	0 %	100 %	0 %	Marché non lancé
Etude de l'impact environnemental et social du projet	0 %	100 %	0 %	Etude non démarrée
Démontage du pont existant	0 %	100 %	0 %	Travaux non démarrés
Construction du nouveau pont	0 %	100 %	0 %	Idem
Exécution des travaux de génie civil (réhabilitation des talus sur 20 m de part et d'autre)	0 %	100 %	0 %	Idem
La route Kabasele est adaptée	0 %	100 %	0 %	Idem
<b>OUTPUT 2</b> : La réhabilitation de la ligne ferroviaire entre la gare de Ndolo et la gare de Kitambo est effectuée par la SCTP en suivant les prescriptions fournies par l'assistance technique.				
Appui technique à la mise en route des méthodes de suivi de la réhabilitation et la maintenance	0 %	100 %	0 %	La réhabilitation de la ligne ferroviaire n'a pas été amorcée
Appui technique pour les ponts Belgica & Basoko	0 %	100 %	0 %	Idem
Appui technique pour la réhabilitation du chemin de fer au niveau de sécurité 1	0 %	100 %	0 %	Idem
Appui technique pour les tests de la voie ferrée et les ponts	0 %	100 %	0 %	Idem
Appui technique pour la réhabilitation du chemin de fer au niveau de sécurité 2	0 %	100 %	0 %	Idem

## 2.2 Analyse des résultats

N/A dans la mesure où aucune activité de terrain n'a été réalisée pour la mise en œuvre du projet.

**2.2.1 Dans quelle mesure l'intervention contribuera-t-elle à l'impact<sup>2</sup> (impact potentiel) ?**

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

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

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

**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 ?<sup>3</sup>**

**2.2.6 Appréciez les résultats inattendus, tant positifs que négatifs**

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

**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 ?**

---

<sup>2</sup> Terminologie : Impact = Objectif général ; Outcome = Objectif spécifique ; Outputs = Résultats attendus

<sup>3</sup> Ne mentionnez que les éléments non compris dans le point 1.1 (Contexte), le cas échéant.

### 3 Durabilité

N/A dans la mesure où aucune activité de terrain n'a été réalisée pour la mise en œuvre du projet.

- 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 ?**
- 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 ?**
- 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 ?**
- 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 ?**

### 4 Apprentissage

#### 4.1 Enseignements tirés

Enseignements tirés	Public cible
Les modalités du recours aux Marchés Publics doivent être bien analysées lors de la phase de formulation.	DGD / CTB HQ
Il est nécessaire de prévoir les RH suffisantes, et les budgets en conséquence, pour « tracter » une telle intervention.	CTB HQ / REPRDC
Lorsque les conditions minimales d'une mise en œuvre sont fortement réduites, la décision la plus pertinente doit être prise avec courage et à temps, même si elle est stratégiquement ou politiquement amère	DGD / CTB HQ

#### 4.2 Recommandations

Recommandation	Source	Public cible
En cas d'engagements non tenus par un partenaire, réunir à temps les parties prenantes au Projet afin d'acter la décision de clôture et fixer les modalités de celle-ci.	CTB	REPRDC / Ambassade

## **PARTIE 2 : Synthèse du monitoring (opérationnel)**

### **1 Suivi des décisions prises par la SMCL**

Aucune réunion de SMCL n'a été organisée. Le suivi des décisions prises est donc sans objet.

### **2 Dépenses**

## Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1318211

Project Title : **Renouvellement du pont Kabasele**

Budget Version: **C01**

Currency : **EUR** Year to month : **30/09/2017**

YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2016	Expenses 2017	Total	Balance	% Exec
<b>A OBJECTIF SPÉCIFIQUE</b>			889.000,00	441,75	-155,45	286,30	888.713,70	0%
<b>01 Le pont Kabasele est remplacé est accessible pour le</b>			824.000,00	0,00	0,00	0,00	824.000,00	0%
01 Le marché public est publié et attribué		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
02 Etude de l'impact environnemental		REGIE	8.000,00	0,00	0,00	0,00	8.000,00	0%
03 Démontage du pont existant		REGIE	15.000,00	0,00	0,00	0,00	15.000,00	0%
04 Le nouveau pont est construit		REGIE	555.000,00	0,00	0,00	0,00	555.000,00	0%
05 Travaux civiles		REGIE	162.000,00	0,00	0,00	0,00	162.000,00	0%
06 La route Kabasele est adaptée		REGIE	84.000,00	0,00	0,00	0,00	84.000,00	0%
<b>02 Support technique de la réhabilitation de la ligne</b>			45.000,00	441,75	-155,45	286,30	44.713,70	1%
01 Appui technique pour mettre en route les méthodes de		REGIE	10.000,00	88,42	-62,84	25,58	9.974,42	0%
02 Calculs détaillés pour les ponts Belgica & Basoko		REGIE	5.000,00	176,84	-92,61	84,23	4.915,77	2%
03 Appui technique de la réhabilitation (sécurité 1)		REGIE	10.000,00	88,42	0,00	88,42	9.911,58	1%
04 Appui technique pour tester la voie & ponts		REGIE	10.000,00	88,07	0,00	88,07	9.911,93	1%
05 Appui technique de la réhabilitation (sécurité 2)		REGIE	10.000,00	0,00	0,00	0,00	10.000,00	0%
<b>X RÉSERVE BUDGÉTAIRE (± 5% TOTAL EXCLUS RÉSERVE)</b>			40.000,00	0,00	0,00	0,00	40.000,00	0%
<b>01 Réserve budgétaire</b>			40.000,00	0,00	0,00	0,00	40.000,00	0%
01 Réserve budgétaire REGIE 5%		REGIE	40.000,00	0,00	0,00	0,00	40.000,00	0%
<b>Z MOYENS GÉNÉRAUX</b>			91.000,00	47,64	8.956,81	9.004,45	81.995,55	10%
<b>01 Frais de personnel</b>			29.400,00	0,00	9.012,00	9.012,00	20.388,00	31%
01 Equipe finance et administration		REGIE	7.800,00	0,00	2.095,00	2.095,00	5.705,00	27%
02 Equipe technique		REGIE	21.600,00	0,00	6.917,00	6.917,00	14.683,00	32%
<b>02 Investissements</b>			11.000,00	0,00	0,00	0,00	11.000,00	0%
		REGIE	1.000.000,00	489,39	8.801,36	9.290,75	990.709,25	1%
		COGEST						
		<b>TOTAL</b>	<b>1.000.000,00</b>	<b>489,39</b>	<b>8.801,36</b>	<b>9.290,75</b>	<b>990.709,25</b>	<b>1%</b>



## Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1318211

Project Title : **Renouvellement du pont Kabasele**

Budget Version: **C01**  
 Currency : **EUR** Year to month : **30/09/2017**  
 YTM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2016	Expenses 2017	Total	Balance	% Exec
D1 Equipement bureau		REGIE	4.000,00	0,00	0,00	0,00	4.000,00	0%
D2 Equipement IT		REGIE	3.000,00	0,00	0,00	0,00	3.000,00	0%
D3 Aménagements du bureau		REGIE	4.000,00	0,00	0,00	0,00	4.000,00	0%
<b>03 Frais de fonctionnement</b>			<b>37.600,00</b>	<b>47,64</b>	<b>-55,19</b>	<b>-7,55</b>	<b>37.607,55</b>	<b>0%</b>
D1 budget transport		REGIE	19.200,00	0,00	0,00	0,00	19.200,00	0%
D2 Télécommunications		REGIE	4.800,00	0,00	0,00	0,00	4.800,00	0%
D3 Fournitures de bureau		REGIE	3.600,00	0,00	0,00	0,00	3.600,00	0%
D4 Frais de représentation et de communication externe		REGIE	5.000,00	0,00	0,00	0,00	5.000,00	0%
D5 Autres frais de fonctionnement		REGIE	5.000,00	47,64	-55,19	-7,55	5.007,55	0%
<b>04 Audit et Suivi et Evaluation</b>			<b>13.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>13.000,00</b>	<b>0%</b>
D1 Frais de suivi et évaluation (inclus réceptions des travaux)		REGIE	8.000,00	0,00	0,00	0,00	8.000,00	0%
D2 Backstopping		REGIE	5.000,00	0,00	0,00	0,00	5.000,00	0%
<b>99 Conversion rate adjustment</b>			<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>??%</b>
98 Conversion rate adjustment		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	??%
		REGIE	1.000.000,00	489,39	8.801,36	9.290,75	990.709,25	1%
		COGEST						
		<b>TOTAL</b>	<b>1.000.000,00</b>	<b>489,39</b>	<b>8.801,36</b>	<b>9.290,75</b>	<b>990.709,25</b>	<b>1%</b>



### 3 Taux de décaissement de l'intervention

Source de financement	Budget cumulé	Dépenses réelles cumulées	Taux de déboursement cumulé	Commentaires et remarques
<b>Contribution directe belge</b>	1 000 000 €	9 290,75 €	1 %	Phase de démarrage de l'intervention
<b>Contribution du pays partenaire</b>	-	-	-	-
<b>Autre source</b>	-	-	-	-

## 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 :	-	-
3. Personnel de formation, recruté localement :		
4. Personnel international (hors CTB) :		
5. Experts internationaux (CTB) : <b>-Jean Marc LABIS</b>	H	Contrat CTB/PEE
<b>-Gregory DARCI</b>	H	Contrat CTB/PEE

## 5 Marchés publics

PROJECT CODE	1318211
PROJECT NAME	Renouvellement du Pont Kabasele
YEAR OF REFERENCE	2016
QUARTER OF REFERENCE	Q3

### Milestones (realized or planned)

Nr Public Contract	Public contract title	MP Type		Amount estimated	Amount euros realised	Financing mode	Budget line(s) activity	Provider	Procedure	Status	Remarks	Date(s) / period ToR preparation	Date(s) / period(s) Publication	Date(s) / Period(s) Awarding	Date(s) / Period(s) Execution à adapter trimestriellement
RDC1318201/01	Suivi technique des travaux entrepris pour le changement du Pont Kabasele et activités connexes, Kinshasa	services	€	78 000 €	-	state-managed ('régie')	A_02_01 A_02_02 A_02_03 A_02_04 A_02_05	-	PNC	Infr.	Aucune offre reçue	Q2/Q3 2015	15/12/2015	date Rapport d'évaluation le 09/02/2016	-
RDC1318201/02	Suivi technique des travaux entrepris pour le changement du Pont Kabasele et activités connexes, Kinshasa, RD Congo	services	€	78 000 €	-	state-managed ('régie')	A_02_01 A_02_02 A_02_03 A_02_04 A_02_05	-	PNC	Infr.	Aucune offre reçue	Q2/Q3 2015	18/02/2016	date Rapport d'évaluation le 21/03/2016	-
RDC1318201/03	Suivi technique des travaux entrepris pour le changement du Pont Kabasele et activités connexes, Kinshasa, RDC.	services	€	78 000 €	77 200 €	state-managed ('régie')	A_02_01 A_02_02 A_02_03 A_02_04 A_02_05	Planet Engineering BVBA /Belgique	PN	Attr	Négocié en direct après deux tentatives de MP infructueuses	Q2/Q3 2015	Q3/2015	mai-16	Voir petit tableau ci-dessous

RDC1318201/04	Production, transport et installation du nouveau Pont Kabasele, Kinshasa, RDC.	works	€		550 000,00	state-managed ('régie')	A_01_02		AOL	Plan		Q2/Q3 2015	Q3/2015		
RDC1318201/05	Travaux de réhabilitations des talus, Pont Kabasele, Kinshasa, RDC.	works	€		162 000,00	state-managed ('régie')	A_01_05		PNC	Plan		Q2/Q3 2015	Q4/2015		
RDC1318201/06	Réhabilitation de la portion de route sous le Pont Kabasele, Kinshasa, RDC.	works	€		84 000,00	state-managed ('régie')	A_01_06		PNC	<b>Plan</b>		Q2/Q3 2015			

Activité 2.3.1.1 Q3/Q4-2016	Activité 2.3.1.2 Q3/Q4-2016	Activité 2.3.1.3 Q1/Q2-2017	Activité 2.3.1.4 Q2/Q3/Q4- 2017	Activité 2.3.1.5 Q2/Q3/Q4- 2017	Activité 2.3.2.1 Q2/Q3/Q4- 2017	Activité 2.3.2.2 Q4-2016 / Q1- 2017	Activité 2.3.2.3 Q2/Q3/Q4- 2017	Activité 2.3.2.4 Q2/Q3/Q4- 2017	Activité 2.3.2.5 Q2/Q3/Q4- 2017
--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	---	---------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------

## 6 Accords d'exécution

Aucun accord d'exécution n'a été signé.

## 7 Équipements

Aucun équipement n'a été acheté ou acquis durant l'intervention

Type d'équipement	Coût		Date de livraison		Remarques
	<i>budgété</i>	<i>réel</i>	<i>budgété</i>	<i>réel</i>	

## 8 : Cadre logique original tiré du DTF

	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
<b>OG</b>	Les conditions de vie de la population de Kinshasa sont améliorées grâce au renforcement de l'offre de transport à cette population.		Etudes socioéconomiques ex ante et ex post. (hors projet)	La paix et la sécurité sont maintenues dans la zone du projet et dans le pays
<b>OS</b>	La mobilité dans la capitale est accrue grâce à la réhabilitation de la ligne Ndolo - Gare Kitambo et au remplacement du Pont Kabasele qui garantit l'accessibilité du trajet.	Nombre des personnes circulant d'un point à l'autre Nombre de passagers par mois Fréquence des convois	Les statistiques de transport  Les livres/comptes de l'exploitation de la SCTP	Des trains sont disponibles
<b>R1</b>	Le Pont Kabasele est remplacé, les talus sont réhabilités et l'ensemble est accessible pour le train.	Tests de l'ensemble	Procès-verbal de réception des travaux du pont & talus Procès-verbal du test du pont Cahiers de chantier	Entrepreneur compétent
<b>R2</b>	La réhabilitation de la ligne ferroviaire entre la gare de Ndolo et la gare de Kitambo est effectuée par la SCTP en suivant les prescriptions fournies par l'assistance technique.	Le mode d'emploi actualisé avec les recommandations groupées pour l'appui et la maintenance est disponible et suivi	Procès-verbaux des réunions & rapports des missions du Consultant  Cahiers de chantier	Consultant performant

## 9 Matrice de monitoring complète

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

## 10 Outils et produits

Etant en phase de démarrage, aucun matériel ou outil scientifique n'a été acquis par l'intervention.

Néanmoins, nous reprenons en annexe la lettre n° CD/ABD/Kin/2017/0767 du 07/04/2017 de l'Ambassade du Royaume de Belgique notifiant le partenaire congolais de la décision des autorités belges d'arrêter définitivement le projet « Renouvellement du pont Kabasele ».



Ambassade du Royaume de Belgique  
à **Kinshasa**

Place du 27 Octobre  
Gombe - Kinshasa  
T +243996022100  
E-mail: Kinshasa@diplobel.fed.be  
[Congo.diplomatie.belgium.be](mailto:Kinshasa@diplobel.fed.be)

**nos références**

CD/ADB/lkn/2017/0767

Annexe (s) : Copie Convention Spécifique « Renouvellement du pont Kabasele »

L'Ambassade du Royaume de Belgique à Kinshasa présente ses compliments au Ministère de la Coopération au développement de la République Démocratique du Congo et a le regret de l'informer que le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Coopération au Développement belge est obligé d'arrêter définitivement le projet « Renouvellement du pont Kabasele », ceci en conformité avec l'article 12.6 de la Convention Spécifique relative audit projet signée entre les deux parties.

Pour rappel, la Convention Spécifique du projet a été signée le 14 novembre 2015, sa durée est de trente-six mois et la durée des travaux était prévue pour vingt-quatre mois. Le déplacement des populations squattant la zone des travaux était la condition préalable à honorer par la partie congolaise avant l'attribution du marché des travaux de rénovation. Le déplacement des populations devait se faire avec l'assurance du logement de ces dernières.

Jusqu'à présent, rien n'a pu être fait en ce sens. Vu que le projet n'a pas pu démarrer, il n'est plus possible de terminer les travaux dans les délais de la Convention Spécifique. En effet, elle prend fin dans moins de vingt mois et les travaux sont estimés à un minimum de vingt-quatre mois.

Suivant la réglementation en vigueur, les fonds non utilisés seront récupérés par l'Etat belge.

L'Ambassade du Royaume de Belgique à Kinshasa saisit cette occasion pour renouveler au Ministère de la Coopération au développement de la République Démocratique du Congo l'assurance de sa plus haute considération.

Fait à Kinshasa le 07 avril 2017



Ministère de la Coopération au développement  
de la République Démocratique du Congo  
**A KINSHASA – GOMBE**

.be