



CTB



**RAPPORT DES
RESULTATS 2015
INTERVENTION RDC1014911
PROJET DE PERENNISATION DU PONT
FERROVIAIRE DE NYEMBA**



| | |
|--|------------------------------------|
| ACRONYMES..... | 4 |
| 1 APERÇU DE L'INTERVENTION (MAX. 2 PAGES)..... | 5 |
| 1.1 FICHE D'INTERVENTION..... | 5 |
| 1.2 EXECUTION BUDGETAIRE..... | 5 |
| 1.3 AUTOEVALUATION DE LA PERFORMANCE..... | 6 |
| 1.3.1 <i>Pertinence</i> | 6 |
| 1.3.2 <i>Efficacité</i> | 6 |
| 1.3.3 <i>Efficiéce</i> | 6 |
| 1.3.4 <i>Durabilité potentielle</i> | 7 |
| 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> | 9 |
| 2.1.3 <i>Contexte de gestion : modalités d'exécution</i> | 9 |
| 2.1.4 <i>Contexte HARMO</i> | 10 |
| 2.2 PERFORMANCE DE L'OUTCOME..... | 10 |
| 2.2.1 <i>Progrès des indicateurs</i> | 10 |
| 2.2.2 <i>Analyse des progrès réalisés</i> | 11 |
| 2.2.3 <i>Impact potentiel</i> | 12 |
| 2.3 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1..... | 13 |
| 2.3.1 <i>Progrès des indicateurs</i> | 13 |
| 2.3.2 <i>État d'avancement des principales activités</i> | 13 |
| 2.3.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i> | 13 |
| 2.4 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2..... | 15 |
| 2.4.1 <i>Progrès des indicateurs</i> | 15 |
| 2.4.2 <i>État d'avancement des principales activités</i> | 15 |
| 2.4.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i> | 15 |
| 2.5 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 3..... | ERREUR ! SIGNET NON DEFINI. |
| 2.5.1 <i>Progrès des indicateurs</i> | Erreur ! Signet non défini. |
| 2.5.2 <i>État d'avancement des principales activités</i> | Erreur ! Signet non défini. |
| 2.5.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i> | Erreur ! Signet non défini. |
| 2.6 THEMES TRANSVERSAUX..... | 16 |
| 2.6.1 <i>Genre</i> | 16 |
| 2.6.2 <i>Environnement</i> | 16 |
| 2.6.3 <i>Autre</i> | 16 |
| 2.7 GESTION DES RISQUES..... | 18 |
| 3 PILOTAGE ET APPRENTISSAGE..... | 19 |
| 3.1 REORIENTATIONS STRATEGIQUES..... | 19 |
| 3.2 RECOMMANDATIONS..... | 19 |
| 3.3 ENSEIGNEMENTS TIRES..... | 20 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 4 | ANNEXES..... | 21 |
| 4.1 | CRITERES DE QUALITE..... | 21 |
| 4.2 | DECISIONS PRISES PAR LE COMITE DE PILOTAGE ET SUIVI..... | 25 |
| 4.3 | CADRE LOGIQUE MIS A JOUR | 27 |
| 4.4 | APERÇU DES MORE RESULTS | 29 |
| 4.5 | RAPPORT « BUDGET VERSUS ACTUELS (Y – M) » | 30 |
| 4.6 | RESSOURCES EN TERMES DE COMMUNICATION..... | 32 |

Acronymes

| | |
|--------|--|
| CTB | Coopération Technique Belge, Agence belge de développement |
| SNCC | Société Nationale des Chemins de Fer du Congo |
| M&E | Monitoring et évaluation |
| FARDC | Forces Armées Congolaise |
| SMCL | Structure Mixte de Concertation Locale |
| DPO | Délégué à Pied d'Oeuvre |
| RVF | Régie des Voies Fluviales |
| EUR | Euro |
| ERM | Ecole Royale Militaire |
| COTRES | Congolaise de Travaux, d'Etudes et de Services |
| DRS | Défense et Restauration du Sol |
| PV | Procès-Verbal |
| PIT | Project information tool |
| MTR | Middle term review |
| ETR | Evaluation term review |
| RDC | République Démocratique du Congo |
| | |

1 Aperçu de l'intervention

1.1 Fiche d'intervention

| | |
|---|--|
| Intitulé de l'intervention | Projet de Pérennisation du Pont Ferroviaire de Nyemba |
| Code de l'intervention | RDC 1014911 |
| Localisation | Kalemie/Cité Nyemba |
| Budget total | 803.000 Euros |
| Institution partenaire | Ministère des Transports et Voies de Communication |
| Date de début de la Convention spécifique | 01/05/2011 |
| Date de démarrage de l'intervention/ Comité de pilotage d'ouverture | 23/11/2015 |
| Date prévue de fin d'exécution | Juillet 2016 |
| Date de fin de la Convention spécifique | 2017 |
| Groupes cibles | SNCC et les habitants de la région |
| Impact ¹ | Sécuriser le transport ferroviaire dans l'EST de la RDC |
| Outcome | Pérenniser les ouvrages d'art au niveau du pont ferroviaire de Nyemba |
| Outputs | 1. L'étude d'exécution est réalisée 2. Les ouvrages d'art au niveau du pont ferroviaire de Nyemba sont pérennisés |
| Année couverte par le rapport | 2015 |

1.2 Exécution budgétaire

| | Budget (Euros) | Dépenses | | Solde | Taux de déboursement à fin 2015 |
|---|----------------|-------------------------|------------|------------|---------------------------------|
| | | Années précédentes 2014 | Année 2015 | | |
| Total | 803.000 | 37.116,72 | 47.251,67 | 718.631,61 | 11% |
| Output 1 Etude d'exécution réalisée | 40.0000 | 12.623,41 | 33.581,76 | -6.205,17 | 116% |
| Output 2 Travaux de protection exécutés (expropriation, travaux de creusage et construction des ouvrages guides) | 620.000 | 65,18 | 4.350 | 615.584,79 | 1% |
| Réserve budgétaire | 21.800 | 0,00 | 0,00 | 21.800 | 0% |
| Moyens généraux | 121.200 | 24.428,13 | 33.748,81 | 87.451,99 | 28% |

¹ L'impact se réfère à l'objectif général ; l'outcome se réfère à l'objectif spécifique ; l'output se réfère au résultat escompté

1.3 Autoévaluation de la performance

1.3.1 Pertinence

| | Performance |
|-------------------|-------------|
| Pertinence | A |

Le projet de pérennisation du pont Nyemba Ferroviaire de Nyemba est pertinent car lors de la grande saison de pluie de 1997, des crues dévastatrices de la rivière Nyemba ont emporté une partie de la berge en dessous de la voie ferrée en amont du pont ferroviaire. La voie ferrée a plongé dans l'eau rendant impossible tout trafic ferroviaire entre Kalemie et Kabalo, ville importante au croisement des voies vers Kamina, Lubumbashi et Kindu. C'est en outre un axe important pour les marchandises provenant de et allant vers Dar-Es-Salaam. Un nouveau pont a été construit et inauguré le 7 mars 2007 en présence du Ministre de la Coopération belge. Mais en 2009, une requête de financement des travaux de pérennisation venant du Ministère des Transports et Voies de Communication du mois d'août 2009 comme quoi selon l'étude de faisabilité par un morphologue de rivière, l'évolution naturelle de la rivière sera d'attaquer davantage la berge sur la rive droite de la rivière. En effet, depuis les années 1950 que la rivière a tendance à changer le lit en coupant ses méandres. Afin de garantir la stabilité de l'ouvrage au risque d'éboulement sur la berge à chaque crue et de faire écrouler le pont les travaux de pérennisation des ouvrages sont impératifs et pertinents.

1.3.2 Efficacité

| | Performance |
|-------------------|-------------|
| Efficacité | B |

Les différentes missions effectuées sur terrain tant par l'équipe de la SNCC pour les prélèvements des échantillons sur les sédiments, les mesures de la vitesse d'eau, les courbes d'étiages demandés par le laboratoire de Flanders en Belgique, la mission des levés topographiques et bathymétriques du bureau Cotres afin d'obtenir la situation exacte du terrain, la mission conjointe CTB, FARDC, Armée Belge et la SNCC ainsi que la convocation d'une réunion extraordinaire de la Structure Mixte de Concertation Locale (SMCL) démontrent à suffisance l'implication réelle des intervenants pour aboutir à un résultat réel et efficace à la pérennisation des ouvrages.

1.3.3 Efficience

| | Performance |
|-------------------|-------------|
| Efficience | B |

Les moyens mis à disposition sont insuffisants, ce qui a entraîné qu'aucun entrepreneur n'a été trouvé pour exécuter les travaux dans les délais et dans une enveloppe budgétaire disponible malgré trois tentatives d'appels d'offres. Compte tenu, de cette situation, la CTB exécute ces travaux en régie pure, en mobilisant le bataillon Franchissement Génie Militaire basé à Kalemie sous l'accompagnement et renforcement technique de l'armée belge ainsi que la main d'œuvre locale de la cité de Nyemba sans oublié l'apport de la SNCC qui mettra à disposition du projet un délégué à pied d'œuvre (DPO) comme représentant du gouvernement auprès du Ministère des Transports.

1.3.4 Durabilité potentielle

| | |
|-------------------------------|--------------------|
| | Performance |
| Durabilité potentielle | B |

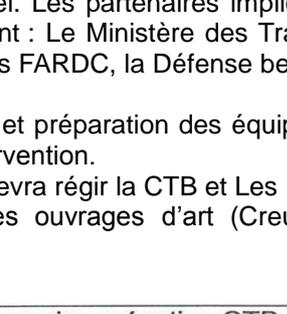
Le creusement d'un chenal pour le nouveau lit de la rivière, la protection des berges par des gabions, la construction des ouvrages guide au niveau du pont pour éviter le scouring des culées (érosion des fondations à cause de vitesses élevées d'eau), l'excavation de correction en amont, sur la rive gauche tous ces travaux de génie civil vont augurer la durabilité du pont. Toutefois, cette durabilité peut être écourtée s'il n'y a pas un suivi régulier par la SNCC sur le comportement des eaux de pluie car depuis les années 1950, la rivière a tendance à changer de lit en coupant des méandres. C'est la gestion de l'hydrographie de la région (Lac Tanganyika, pluviométrie et rivières confluentes) qui est garante au premier plan de la stabilité de l'ouvrage dans le temps.

1.4 Conclusions

Le projet de pérennisation du pont ferroviaire de Nyemba est d'importance capitale pour le développement économique de la région EST de la RD Congo. En effet, un transit régulier par la voie ferrée fait baisser le prix de transport des biens locaux et importés et contribue à une relance économique de la région.

En plus en reflétant les critères d'auto-évaluation de la performance et des activités menées au cours de l'année 2015 on peut évoquer les points ci-après :

1. La mise en place des stratégies d'intervention pour accélérer la mise en exécution du projet
2. La poursuite des études supplémentaires antérieures à celles de 2010 : étude potamologique du Prof JJ Peeters et en 2012 : mesures précises de terrain de F.Prod'homme et D.Bottemanne. Ces études supplémentaires ont consisté à la sédimentation, la prise des photos sur le comportement de la rivière et prélèvement des échantillons du sol ainsi que les relevés topographiques et bathymétriques.
3. La tenue de la réunion de la Structure Mixte de Concertation Locale pour la mise en place d'un cadre institutionnel et opérationnel. Les partenaires impliqués au projet pour atteindre les résultats escomptés sont : Le Ministère des Transports et Voies de communication, la SNCC, la RVF, Les FARDC, la Défense belge et la CTB.
4. Les préparatifs pour la remise en état, entretien et préparation des équipements et matériels répertoriés pour les besoins de l'intervention.
5. La rédaction de la convention des subsides qui devra régir la CTB et Les FARDC Pour l'exécution des travaux de protection des ouvrages d'art (Creusement chenal et constructions des ouvrages guides).

| | |
|-----------------------------------|--|
| Fonctionnaire exécution nationale | Fonctionnaire exécution CTB |
| N-A | Patrick KAKWATA  |

**CTB RD CONGO**
Patrick KAKWATA MISONGO
P.O Programme de
Micro - Intervention

2 Monitoring des résultats²

2.1 Évolution du contexte

2.1.1 Contexte général

Afin de garantir la stabilité de l'ouvrage, les berges de la rivière Nyemba en amont et en aval du pont ont été stabilisées et protégées par la pose de gabions sur une distance totale d'environ 500m par la société Malta Forest.

Suite à une crue exceptionnelle de la rivière Nyemba en décembre 2006, les gabions de Protection des berges en amont du pont se sont affaissés sur une centaine de mètres. Une sous-estimation dans l'étude de conception des poussées érosives de l'eau dans le méandre serré juste en amont du pont lors des périodes de fortes crues est sans doute une des causes principales des problèmes constatés.

Début juin 2009, une mission conjointe de la SNCC et de la CTB, s'est rendue sur les lieux afin d'évaluer l'état des ouvrages réalisés en 2006, et de faire des propositions pour augmenter la durabilité de ces ouvrages.

Une requête de financement des travaux de pérennisation venant du Ministre des Transports et Voies de Communication du mois d'août 2009, rappelée en décembre 2009, a été approuvée par le Comité de Partenaires lors de sa réunion ordinaire de décembre 2009.

Selon l'étude de faisabilité par un morphologue de rivière, l'évolution naturelle de la rivière sera d'attaquer davantage la berge sur la rive droite de la rivière. En effet, depuis les années 1950, la rivière a tendance à changer de lit en coupant ses méandres. Le méandre devant le pont Nyemba est devenu le dernier méandre sérieux sur la rivière Nyemba, et il est très tortueux. Il se coupera très probablement de façon naturelle à moyen terme. Entretemps, la rive droite est menacée par chaque crue et le risque d'éboulement sur la berge – et à terme d'écroulement du pont- est réel.

Le rapport susmentionné, tout comme les rapports précédents de la SNCC et de la PAM, propose donc une coupure (non rectilinéaire) du méandre, afin de faire évoluer la rivière vers un nouvel équilibre naturel, sans passer par les étapes à haut risque. Des ouvrages guides sont à prévoir au niveau du pont et au niveau de la branche actuelle de la rivière. Les coûts des travaux de pérennisation avaient été chiffrés à 803.000 EUR et la SNCC avait adressé un courrier à son autorité de tutelle à Kinshasa afin d'obtenir un financement pour ces travaux par le Gouvernement belge.

La contribution de la SNCC serait, tout comme lors de l'exécution du projet de réhabilitation du pont ferroviaire, la mise à disposition des trains pour le transport des équipements et matériaux nécessaires aux travaux.

Une première mission de formulation a eu lieu en début 2010. Après analyse sur place, une étude de faisabilité s'est avérée indispensable. L'étude, ainsi que l'adaptation du présent dossier aux résultats de cette étude, a eu lieu fin 2010.

² L'impact se réfère à l'objectif général ; l'outcome se réfère à l'objectif spécifique ; l'output se réfère au résultat escompté

2.1.2 Contexte institutionnel

Initialement prévu dans le DTF, étaient parties prenantes le Ministère des transports et voies de communication, la SNCC, le gouvernorat de la province et la CTB.

Sur le constat des deux marchés infructueux lancés dans le passé et dont les propositions de prix étaient en dépassement budgétaire, les recommandations de la mission conjointe Armée belge – FARDC – SNCC – CTB d'octobre 2015 à la SMCL étaient fondamentalement de confier l'exécution des travaux au bataillon Génie des FARDC présent dans la zone.

En prenant appui sur les expériences antérieures, l'accompagnement technique de l'Armée belge serait apprécié pour renforcer les compétences de l'armée congolaise en termes de gestion des chantiers dans le cadre civil.

Cette situation a entraîné le changement du cadre institutionnel qui a été validé en réunion du SMCL du 23/11/2015 et qui se présente comme suite :

- a) **Ministère des Transports et Voies de Communication**
 - Garantir le respect des engagements des entités sous sa tutelle et les enjoindre, le cas échéant, à une participation active dans le suivi des travaux en vue d'une appropriation effective de l'action.
- b) **SNCC**
 - Acheminement prioritaire et à ses frais des équipements, matériels, intrants nécessaires à l'exécution des travaux
- c) **RVF**
 - Mise à disposition des équipements lui cédés par la CTB dans le cadre de l'exécution du Projet de dragage du Port de Kalemie : Pompe ; générateur, tuyauterie, etc.
 - Participation à la remise en état dudit matériel
- d) **FARDC**
 - Mise à disposition du matériel décrit par la Défense belge
 - Mise à disposition du personnel d'exécution et d'encadrement, en particulier d'un officier du Corps Génie diplômé de l'ERM chargé de la gestion du chantier
- e) **Défense belge**
 - Planification de l'intervention
 - Assistance technique des FARDC dans la gestion du chantier
- f) **CTB**
 - Logistique et approvisionnement en intrants
 - Gestion administrative et financière de l'intervention

2.1.3 Contexte de gestion : modalités d'exécution

Le dispositif adopté la mise en œuvre comprend :

- ❖ Pour la CTB
 - Un Chargé des Programmes PO basé à la Représentation qui assure la cohérence de la gestion administrative, logistique et financière du Projet ;
 - Un Chargé de Logistique basé à Kalemie et interactions avec le front d'intervention à Nyemba et le PO.
- ❖ Pour les FARDC
 - Un Officier coordonnateur des travaux. Il redéfinit sous avis et de la CTB et de la

Défense Belge le plan de l'intervention.

Il répond de la tenue des chantiers, de la conduite des activités, de la planification opérationnelles des travaux, du respect des in-puts de chacune des parties prenantes. Il est le garant la discipline des troupes sur site et de la bonne entente avec les populations civiles.

- ❖ Pour la Défense belge
 - L'assistant technique sur site chargé du creusement du chenal

A cet effet, deux Conventions de subside sont envisagées, avec respectivement :

- ✓ *La Défense belge*
 - Mettre en place une équipe du Génie, spécialisée en pontage FSB (Matériel « Fall Schwimm Brücke »)
 - Assister l'armée congolaise dans la planification et l'exécution des travaux de pérennisation (creusement d'un nouveau chenal, modification des ouvrages-guides du pont, stabilisation des berges, ...)
 - Recommander à la CTB, avant et pendant, les mesures de sécurité nécessaire sur chantiers, en équipements et en méthodes de travail.
- ✓ *Les FARDC*
 - Valider la nature des travaux définis dans les différents CSC ou le rapport COTRES sous les critères efficacité-efficience, le cas échéant les redéfinir ;
 - Exécuter les travaux.

En dehors des FARDC, un recrutement de Main-d'œuvre locale sera fait.

2.1.4 Contexte HARMO

L'implication du Ministère des Transports et Voies de communications à travers la SNCC et la RVF ainsi que celle du Ministère de la défense congolaise à travers le bataillon de franchissement du Génie militaire basé à Kalemie démontre une appropriation des partenaires congolais.

2.2 Performance de l'outcome



2.2.1 Progrès des indicateurs³

| Outcome ⁴ : | | | | | |
|--------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| Indicateurs ⁵ | Valeur de la baseline ⁶ 2014 | Valeur année 2015 ⁷ | Valeur année 2016 ⁸ | Cible 2017 ⁹ | Cible finale ¹⁰ |
| | | | | | |

³ Vous pouvez utiliser le tableau fourni ou le remplacer par votre propre format de matrice de monitoring. Ajouter/supprimer des colonnes en fonction du contexte (certaines interventions devront ajouter des colonnes pour les années précédentes, tandis que d'autres – nouvelles - interventions n'auront pas encore de valeur pour l'année précédente).

⁴ Reprendre la formulation de l'outcome, telle qu'elle figure dans le cadre logique (DTF).

⁵ Reprendre les indicateurs, tels qu'ils figurent dans le cadre logique (du DTF ou de la dernière version du cadre logique)

⁶ La valeur de l'indicateur au temps 0. Se réfère à la valeur des indicateurs au début de l'intervention (Baseline).

⁷ La valeur atteinte par l'indicateur à la fin de l'année N-1.

⁸ La valeur atteinte par l'indicateur à la fin de l'année N. Si la valeur n'a pas changé depuis la Baseline ou depuis l'année précédente, il y a lieu de répéter cette valeur.

| | | | | | |
|---|---|-------------------------|--|--|--|
| Débit d'eau sur le lit initial : en crue en étiage | | Courbe d'étiage ' | | | |
| Débit d'eau sur le nouveau lit m3 | 0 | 0 | | | |
| Volume de Gabions posés en m3 | 0 | 0 | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

2.2.2 Analyse des progrès réalisés

Les études topographiques COTRES ont permis de définir plus exactement le cadre de l'intervention. La géolocalisation du drainage des eaux à travers la déviation du lit de la rivière est davantage précisé ainsi que la nature des sols en amont et en aval du pont. Le principe d'un redressement et d'un alignement du lit est acquis pour garantir une stabilité.

Il reste à préciser la nature du renforcement du lit sous un rapport d'effience-efficacité compatible avec le budget. Des zones seront renforcées en moellons et d'autres moins sollicitées seront probablment dresées en géotextile.

⁹ La valeur cible escomptée à la fin de l'année N.

¹⁰ La valeur cible à la fin de l'intervention.

Impact potentiel

Avec l'acquisition des nouveaux trains par la SNCC, le flux commercial va augmenter considérablement avec conséquence la diminution des prix de certaines marchandises en provenance d'ailleurs et surtout que la ville de Kalemie devient le Chef de lieu de la province de TANGANYIKA. Un accroissement stable du trafic des biens et des personnes de vu vers le chef de lieu rendra la zone plus attractive sur le plan économique avec des retombées certaines sur le plan agricole vu la vocation traditionnelle de la Dans l'avenir un barrage de régulation sera construit à Kalemie qui va permettre l'accostage des grands bateaux en provenance des pays voisins Tanzanie, Burundi et la Zambie va permettre une fluidité de mobilité sur la voie ferrée.

2.3 Performance de l'output 1¹¹



2.3.1 Progrès des indicateurs

| Output 1 : L'étude d'exécution est réalisée | | | | | |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| Indicateurs | Valeur de la 2014 | Valeur année 2014 | Valeur année 2015 | Cible année 2015 | Cible finale 2017 |
| Nombre d'études réalisées | partielle | partielle | moyenn e | moyen | moyen |
| Les plans d'exécution sont réalisés | | | | | |

2.3.2 État d'avancement des principales activités

| État d'avancement des <u>principales</u> activités ¹² | État d'avancement : | | | |
|--|---------------------|---|---|---|
| | A | B | C | D |
| 1 Les études potamologiques | x | | | |
| 2 Les études topographiques et bathymétriques | x | | | |
| 3 les études hydrauliques | x | | | |

2.3.3 Analyse des progrès réalisés

Etat d'avancement

Afin de rédiger les spécifications techniques sur la réalisation du projet, plusieurs études préparatoires ont eu lieu.

En 2015 certaines mesures supplémentaires ont été réalisées par SNCC de mai 2015 jusqu'au 30/09/2015 suivant protocole d'accord avec la CTB. Ces travaux supplémentaires étaient demandés par le laboratoire Flanders Hydraulics en accord avec la Direction EST CTB à Bruxelles et comprenaient :

¹¹ Le template prévoit jusqu'à 3 outputs (chapitres 2.2, 2.3 et 2.4). Si l'intervention compte plus d'outputs, simplement copier et coller les chapitres supplémentaires relatifs aux outputs. Si l'intervention compte moins de 3 outputs, simplement supprimer les chapitres non nécessaires).

En ce qui concerne le niveau de l'outcome, vous pouvez aussi remplacer ce tableau par le propre format de l'intervention (p.ex., de votre outil de monitoring opérationnel)

¹² 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.

- Le prélèvement quotidien du niveau d'eau de la rivière (étiage) ;
- La prise des photos hebdomadairement depuis le pont Rail vers l'amont et l'aval ;
- La mesure du courant d'eau (vitesse d'écoulement des eaux de la rivière Nyemba en saison sèche et de pluies) hebdomadairement et semestriellement ;
- La prise des échantillons des sédiments de surface de la rivière aux zones indiquées sur le plan en amont, hebdomadaire pour les échantillons de surface à la zone du pont et semestriellement dans la zone de méandre;
- La prise des échantillons des sédiments du fond de la rivière à la zone du pont trimestriellement et la zone de méandre une seule fois comme indique le croquis,
- L'étude du sol : Creuser 4 puits distants de 50 m, et 3 m de profondeur dans la terre créée par les méandres et la prise des photos avec épaisseurs des couches rencontrées une seule fois ;

En dehors des données hydrauliques, les études topographiques et bathymétriques ont été exécutées par le bureau d'études COTRES au mois d'août 2015 sur une zone de 1 Km² faisant suite à un appel d'offres restreint de la cellule de marché Public dans le souci d'avoir les éléments nécessaire aux travaux du creusement du chenal de la rivière Nyemba sur le nouveau tracé.

Au terme des ces études les différents plans ont été établis notamment :

- Le plan topographique général du site au 1/2000 ;
- Le plan topographique du lit actuel de la rivière au 1/2000 ;
- La vue en plan du projet du tracé du chenal au 1/2000 ;
- Le profil en long du lit actuel de la rivière ;
- Le profil en long du projet du chenal ;
- Un cahier au format A3 des profils en travers de la rivière et plan détaillé de la structure du pont ;
- Un cahier au format A3 des profils en travers du chenal.

2.4 Performance de l'output 2

2.4.1 Progrès des indicateurs

| Output 2 : Les travaux de protection des ouvrages d'art sont réalisés | | | | | |
|---|------------------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| Indicateurs | Valeur de la <i>Baseline</i> | Valeur année 2014 | Valeur année 2015 | Cible année 2015 | Cible finale 2017 |
| 1 Indemnisation pour expropriation | - | - | - | - | - |
| 2 Creusement du chenal (volume des terres excavées) | | | | | |
| 3 Construction des ouvrages guides (volumes de gabions posés) | - | - | - | - | - |

2.4.2 État d'avancement des principales activités

| État d'avancement des <u>principales</u> activités ¹³ | État d'avancement : | | | |
|--|---------------------|---|---|---|
| | A | B | C | D |
| 1 Indemnisation pour expropriation | - | x | - | - |
| 2 Creusement du chenal :(volume de terre creusé) | - | x | - | - |
| 3 Construction des ouvrages guides (volume de gabion posé) | - | x | - | - |

2.4.3 Analyse des progrès réalisés

Les travaux sont en retard par rapport à la planification idéale du DTF. Ce présumé ce jour, les activités du résultat 2 ne sont pas réalisées, nous sommes dans la phase préparatoire.

Par ailleurs, au mois d'octobre 2015 une mission conjointe FARDC, l'Armée belge, la SNCC et la CTB s'est rendue au pont Nyemba pour évaluer les modalités d'intervention entre les différentes structures susmentionnées ci-haut et d'apprécier l'approche du travail sur site sur base des cahiers des charges publiés et des rapports d'études antérieures. De cette mission un planning opérationnel a été établi qui se présente et validé par la SMCL du 23/11/24 comme suite :

- ✓ Préparation (18 octobre 2015- 29 février 2016)

¹³ 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.

- ✓ Déploiement du matériel et intrants vers Nyemba (1er – 16 mars 2016)
- ✓ Installation du chantier (1 semaine)
- ✓ Exécution (6 à 8 semaines)
- ✓ Redéploiement (2 semaines)
- ✓ Suivi et contrôle
 - Assurer un dispositif de suivi hebdomadaire de l'évolution de la rivière jusqu'au 31 octobre 2016;
 - Puis, par la suite en plus, de relevés hebdomadaire, considérer les grandes pluies jusque mars 2017 ;
 - Si anomalies constatées, intervenir sur la période de mars à juin 2017.
 - Clôture finale juin 2017.

2.5 Thèmes transversaux

2.5.1 Genre

Pour la dimension de l'égalité hommes-femmes, il n'est pas prévu de mener des actions spécifiques en la matière. Les femmes auront accès comme des hommes aux travaux de main d'œuvre du projet : remplissage et couture géotextile, la mise en place de la végétation, démontage des gabions.

2.5.2 Environnement

L'environnement est le thème transversal le plus pertinent pour cette intervention. Changer un lit de rivière est clairement une altération de la nature. Toutefois dans le cas des travaux actuels, il s'agit d'une intervention où l'environnement a déjà été altéré par le pont même, et de la stimulation d'une évolution naturelle. Le trafic ferroviaire est moins polluant que l'alternatif par route ou par avion.

L'impact direct de l'intervention sera :

- Consommation d'environ 5000 litres de carburant sur place par rapport au dragage avec l'utilisation du groupe électrogène
- Déplacement d'environ 90.603 m³ de sable suivant l'étude Cotres(option maximaliste).

Le projet veillera pour que le métal ne soit pas jeté dans la rivière pour éviter la toxicité ferrique.

La défense et la restauration du sol(DRS) sera assurée une couverture végétale avec les bambous de chine et/ou les vétivers.

2.5.3 Autre Développement économique local et Economie social

L'utilisation de main-d'œuvre locale avec une rémunération va sûrement injecter une

masse d'argent dans le milieu qui permettra aux familles de subvenir aux besoins sociaux vitaux tels que : les soins de santé, la scolarité des enfants et la nourriture. Mais on peut également estimer que le résultat de cette intervention aura un effet net positif sur le développement local avec l'augmentation des activités économiques, des échanges, la baisse prévisible des prix de certaines denrées grâce à la fluidité accrue du trafic ferroviaire étant donné qu'il existe une gare à cette cité de Nyemba.

2.6 Gestion des risques

| Identification des risques | | | Analyse du risque | | | Traitement du risque | | | Suivi du risque | |
|---|--------------------------|---------------------|-------------------|------------------|-------------|--|------------------------|----------------|---|---|
| Description du risque | Période d'identification | Catégorie de risque | Probabilité | Impact potentiel | Total | Action(s) | Resp. | Date limite | Avancement | S |
| La paix et l'insécurité dans la région et/ou, le pays | Q1 16, Q2 16, Q3 16 | Dev | High | High | High Risk | Suivi de l'évolution sécuritaire du pays et de la province | Gouvernement congolais | permanent | Dialogue promis pourrait décanter la situation | |
| | | | | | | | Les autorités locales | | Etant donné que les travaux sont confiés à l'armée congolaise et belge cela est plus rassurant | |
| | | | | | | | | | | |
| L'instabilité de la rivière en amont et en aval dans la zone d'intervention | Q1 16 Q2 16 | Dev | Medium | Medium | Medium Risk | Etablir la courbe d'étiage chaque mois pour voir le comportement de la rivière | SNCC | permanent | La SNCC fait déjà ce travail chaque mois | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| L'incapacité de l'entreprise à exécuter les travaux et difficultés de transport des matériaux | Q1 16 | OPS | Medium | Medium | Medium Risk | Difficulté d'approvisionnement des matériaux | CTB | Septembre 2016 | Application des procédures des marchés publics | |
| | | | | | | Entretien et maintenance des véhicules et engins | Génie militaire | Avril 2016 | l'encadrement technique de l'armée belge, les conseils de la RVF, la réunion préalable avec l'équipe topo de COTRES | |
| | | | | | | | | | Les dispositions sont prises pour la commande des pièces de rechanges et les entretiens | |
| | | | | | | | | | | |

3 Pilotage et apprentissage

3.1 Réorientations stratégiques

Etant donné la difficulté de trouver les entreprises d'exécuter les travaux aux coûts correspondant au projet et vue l'insécurité dans le milieu, la stratégie retenue est de travailler avec le corps de franchissement du Génie militaire basée à Kalemie avec l'implication de l'armée belge, de la SNCC, de la RVF et de la CTB.

3.2 Recommandations

| Recommandations | Acteur | Date limite |
|---|-------------------------|-----------------------|
| <i>Modification du DTF sur le montage institutionnel de l'intervention</i> | SMCL | Q4 2015 |
| Planification opérationnelle | Les membres de la SMCL | Q4 2015 |
| Remise en état, entretien et préparation des équipements et matériels répertoriés pour les besoins de l'intervention | FARDC | Q4 2015, Q2 2016 |
| Déplacement et stockage des équipements et matériels dans le hangar SNCC | FARDC | mi-janvier 2016 |
| Disponibiliser un hangar sécuriser | SNCC | 1 er février 2016 |
| Disponibiliser un wagon surbaissé pour le transfert du camion MANUMAT | SNCC | Février 2016 |
| Etablir la liste du matériel nécessaire pour la remise en état du matériel FSB, les besoins en intrants pour la pompe de la firme Toyo à Nivelles et assurer le contrôle préalable de tout le matériel FARDC et RVF pompe et groupe électrogène | Armée belge | Février 2016 |
| Obtenir les accords des administrations belge et congolais, assurer les achats et la logistiques des différents intrants pour la mise ne œuvre du projet, organiser les missions de terrain, des réunions, la communication, la mise en gare de matériel entre la SNCC et les FARDC | CTB | Q4 15, Q1 16 et Q3 16 |
| Minuter une note technique pour requérir l'appui des experts du Ministère Belge de la Défense par le biais de son collègue de la Coopération au Développement | CTB | Q4 15 |
| Le conseiller du Ministère congolais des Transports en RDC élabore à l'intention de son Ministère une proposition de collaboration entre le Ministère de la Défense et la RVF en vue de valoriser le matériel à disposition mais présentement non utilisé | Ministère de Transports | Q4 15 |

3.3 Enseignements tirés

| Enseignements tirés | Public cible |
|---|--------------|
| <p>La conception de l'intervention dans les termes du DTF n'aura pas été réaliste et n'a pas tiré les leçons des interventions antérieures, spécifiquement le Projet de désenclavement du Port de Kalemie pour lequel des soumissionnaires n'auront pas été disponibles au prix coûtant du marché.</p> <p>L'approche adoptée après deux ans démontre qu'il est possible de sortir des sentiers battus et d'obtenir gain de cause en termes d'efficacité, de durabilité et d'efficience.</p> | CTB/EST |

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 ? | | | | |
| X... | 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. | | |
| ... | 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 |
| | | X | | |
| 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. | | |
| X | 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. | | |

| | | |
|--|----------|--|
| | 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. |
| X | B | La plupart des activités sont dans les délais. Certaines sont retardées, mais cela n'a pas d'incidence sur la fourniture des outputs. |
| | 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 ? | | |
| X | 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. |
| | 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

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

| | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|
| Évaluation de l'EFFICACITÉ : note totale | A | B | C | D |
| | | | | |

3.1 Tel qu'il est mis en œuvre actuellement, quelle est la probabilité que l'outcome soit réalisé ?

| | | |
|---|----------|---|
| X | 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. |
| | 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 ?

| | | |
|---|----------|--|
| x | 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. |
| | 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).

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

| Évaluation de la DURABILITÉ POTENTIELLE : note totale | A | B | C | D |
|---|---|---|---|---|
| X | | | | |

4.1 Durabilité financière/économique ?

| | | |
|---|----------|--|
| X | 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. |
| | 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 ?

| | | |
|---|----------|---|
| X | 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. |
| | 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 ?

| | | |
|---|----------|--|
| X | 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. |
| | 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 ?

| | | |
|---|----------|---|
| X | 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

| Décision à prendre | | | | | Action | | | Suivi | |
|--|--|--------|---------|--------------------|-----------|--------------------|-------------|---------------------------|--------|
| Décision à prendre | Période d'identification | Timing | Source | Acteur | Action(s) | Resp. | Date limite | Avancement | Statut |
| La validation de la nouvelle composition de la SMCL | 23/11/2015 | | Pv SMCL | Comité de pilotage | | | | | |
| | | | | | | Comité de pilotage | | validé | |
| | | | | | | | | | |
| La SMCL agréé l'exécution des travaux par les FARDC La CTB de formaliser la collaboration avec les FARDC par convention des subsides La CTB de mobiliser les experts de la Défense belge pour assurer l'encadrement technique des FARDC dans la réalisation des travaux | 23/11/2015 23/11/2015 23/11/2015 | | | | | Comité de pilotage | | En cours | |
| | | | | | | CTB | | En cours | |
| | | | | | | CTB /SPO | | En cours | |
| Le Ministère des transports et voies de communication de notifier la RVF de mettre à la disposition des FARDC, les équipements lui cédés par la CTB dans le cadre du projet de dragage du port de Kalemie : pompe, générateur, tuyauterie La SNCC devra mettre son hangar pour l'entrepôt des matériels à acheminer à Nyemba par ses wagons surbaissés La CTB devra mettre à la disposition de | Q1 16 | | | MITV | | MITV et RVF | | entretien en janvier 2016 | |
| | | | | | | SNCC | | En cours | |

| | | | | | | | | |
|---|------------|--------------|--|--|--|-----|----------|------------|
| <p>la RVF les études antérieures pour un avis technique et contribution La CTB devra recruter un agent chargé de la logistique courante et basé à Kalemie</p> | | | | | | | En cours | |
| <p>La défense belge devra accorder des facilitations de transport aérien de personne ou des biens de Kinshasa à Kalemie dans le cadre de l'intervention Participation de la RVF à la mission de terrain Nyemba en mi- janvier</p> | 23/11/2015 | Durée projet | | | | PPM | 1 voyage | Fin projet |
| | | | | | | | | |

4.3 Cadre logique mis à jour

| | Description | Indicateurs objectivement vérifiables (IOV) | Sources de vérification | Hypothèses |
|----------------------------|--|---|--|---|
| Objectif global | « Sécuriser le transport ferroviaire dans l'Est de la République Démocratique du Congo » | | Etudes socio-économiques ex-ante et ex-post (hors projet) | La paix et la sécurité sont maintenues dans la zone du projet et dans le pays |
| Objectif spécifique | « Pérenniser les ouvrages d'art au niveau du pont ferroviaire Nyemba » | Erosion des ouvrages d'art du pont | Rapport final Rapport d'inspection SNCC | La rivière reste stable en amont et en aval de la zone d'intervention |
| Résultat 1 | L'étude d'exécution est réalisée | Plans d'exécution et dossier d'appel d'offre prêt | Rapport d'étude Budget 40.000 euros | Consultant performant |
| Résultat 2 | Les travaux de protection des ouvrages d'art sont exécutés | Volume creusé (estimé 90.603 m3) par Cotres Ouvrages guides réalisés (6.770 m3 de structure en géotextile) par cotres Nombre d'hommes jours prestés | Rapports CTB, SNCC et PV de réception | Entrepreneur compétent trouvé dans cette enveloppe disponible |
| R2. A1 | Indemnisation pour expropriation | Nombre des propriétaires indemnisés | Le budget de 10.000 euros dépensés | |
| R2. A2 | Travaux de creusage de chenal | | Budget de 360.000 euros | Transports réguliers par train |

| | | | | |
|---------------|----------------------------------|--|---------------|--|
| | | | dépensés | d'équipements et matériaux réalisés par la SNCC |
| R2. A2 | Construction des ouvrages guides | | 250.000 euros | Transports réguliers par train d'équipements et matériaux réalisés par la SNCC |

4.4 Aperçu des MoRe Results

| | |
|--|-----|
| Résultats ou indicateurs du cadre logique modifiés au cours des 12 derniers mois ? | RAS |
| Rapport <i>Baseline</i> enregistré dans PIT ? | RAS |
| Planning de la MTR (enregistrement du rapport) | RAS |
| Planning de l'ETR (enregistrement du rapport) | RAS |
| Missions de backstopping depuis le 01/01/2015 | RAS |

4.5 Rapport « Budget versus Actuels (y – m) »

Budget vs Actuals (Year to Month, by Quarter) of RDC1014911

Project Title : **Intervention visant la sauvegarde du Pont Nyemba**
 Budget Version : **C01**
 Currency : **EUR** Year to month : **31/12/2015**
 YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the closed closing**

| Status | Fin Mode | Amount | 2014 | 2015 | | | | Total | Total Exp. | Balance | % Exec |
|----------|-------------------------------------|-------------------|------------------|-----------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|------------------|-------------------|--------------|
| | | | | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | | | | |
| A | PÉRENNISATION DU PONT DE | 660.000,00 | 12.688,59 | 2.652,77 | 7.532,34 | 23.452,40 | 4.294,28 | 37.931,79 | 50.620,38 | 609.379,62 | 8% |
| | 01 Etude d'exécution réalisé | 40.000,00 | 12.623,41 | 8,32 | 5.826,76 | 23.452,40 | 4.294,28 | 33.581,76 | 46.205,17 | -6.205,17 | 116% |
| | 01 Etude d'exécution réalisée | 40.000,00 | 12.623,41 | 8,32 | 5.826,76 | 23.452,40 | 4.294,28 | 33.581,76 | 46.205,17 | -6.205,17 | 116% |
| | 02 Travaux de protection | 620.000,00 | 65,18 | 2.644,45 | 1.705,58 | | | 4.350,03 | 4.415,21 | 615.584,79 | 1% |
| | 01 Expropriation | 10.000,00 | 65,18 | | | | | | 65,18 | 9.934,82 | 1% |
| | 02 Travaux de creusage | 360.000,00 | 0,00 | 2.644,45 | 1.705,58 | | | 4.350,03 | 4.350,03 | 355.649,97 | 1% |
| | 03 Construction des ouvrages | 250.000,00 | 0,00 | | | | | | 0,00 | 250.000,00 | 0% |
| X | RÉSERVE BUDGÉTAIRE | 21.800,00 | 0,00 | | | | | | 0,00 | 21.800,00 | 0% |
| | 01 Réserve budgétaire | 21.800,00 | 0,00 | | | | | | 0,00 | 21.800,00 | 0% |
| | 01 Réserve budgétaire | 21.800,00 | 0,00 | | | | | | 0,00 | 21.800,00 | 0% |
| Z | MOYENS GÉNÉRAUX | 121.200,00 | 24.428,13 | 1.911,96 | 1.454,86 | 2.464,98 | 3.488,08 | 9.319,88 | 33.748,01 | 87.451,99 | 28% |
| | 01 Ressources humaines CTB | 40.400,00 | 24.149,72 | 944,62 | 1.436,21 | 2.464,98 | 1.692,05 | 6.537,86 | 30.687,58 | 9.712,42 | 76% |
| | 01 Ingénieur de projet | 18.000,00 | 0,00 | 933,26 | 1.436,21 | 2.432,84 | 1.685,39 | 6.487,70 | 6.487,70 | 11.512,30 | 36% |
| | 02 Primes DPO | 2.400,00 | 0,00 | | | | | | 0,00 | 2.400,00 | 0% |
| | 03 Frais de suivi admin, | 20.000,00 | 24.149,72 | 11,36 | | 32,14 | 6,66 | 50,16 | 24.199,88 | -4.199,88 | 121% |
| | 02 Investissements CTB | 32.000,00 | 0,00 | 967,34 | 18,65 | | | 985,99 | 985,99 | 31.014,01 | 3% |
| | 01 Installation | 25.000,00 | 0,00 | | 18,65 | | | 18,65 | 18,65 | 24.981,35 | 0% |
| | 02 Achat de moto | 2.000,00 | 0,00 | 17,59 | | | | 17,59 | 17,59 | 1.982,41 | 1% |
| | REGIE | 803.000,00 | 37.116,72 | 4.564,73 | 8.987,20 | 25.917,38 | 7.782,36 | 47.251,67 | 84.368,39 | 718.631,61 | 11,00 |
| | COGEST | | | | | | | | | | |
| | TOTAL | 803.000,00 | 37.116,72 | 4.564,73 | 8.987,20 | 25.917,38 | 7.782,36 | 47.251,67 | 84.368,39 | 718.631,61 | 11,00 |



Budget vs Actuals (Year to Month, by Quarter) of RDC1014911 Printed on 12/02/2016

page: 1

Budget vs Actuals (Year to Month, by Quarter) of RDC1014911

Project Title : **Intervention visant la sauvegarde du Pont Nyemba**
 Budget Version : **C01** Year to month : 31/12/2015
 Currency : **EUR**
 YtM : **Report includes all closed transactions until the end date of the closed closing**

| Status | Fin Mode | Amount | 2014 | 2015 | | | | Total | Total Exp. | Balance | % Exec | |
|----------|-------------------------------------|-------------------|------------------|-----------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|------------------|-------------------|--------------|------|
| | | | | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | | | | | |
| A | PÉRENNISATION DU PONT DE | 660.000,00 | 12.688,59 | 2.652,77 | 7.532,34 | 23.452,40 | 4.294,28 | 37.931,79 | 50.620,38 | 609.379,62 | 8% | |
| | 01 Etude d'exécution réalisé | 40.000,00 | 12.623,41 | 8,32 | 5.826,76 | 23.452,40 | 4.294,28 | 33.581,76 | 46.205,17 | -6.205,17 | 116% | |
| | 01 Etude d'exécution réalisée | REGIE | 40.000,00 | 12.623,41 | 8,32 | 5.826,76 | 23.452,40 | 4.294,28 | 33.581,76 | 46.205,17 | -6.205,17 | 116% |
| | 02 Travaux de protection | 620.000,00 | 65,18 | 2.644,45 | 1.705,58 | | | 4.350,03 | 4.415,21 | 615.584,79 | 1% | |
| | 01 Expropriation | REGIE | 10.000,00 | 65,18 | | | | | 65,18 | 9.934,82 | 1% | |
| | 02 Travaux de creusage | REGIE | 360.000,00 | 0,00 | 2.644,45 | 1.705,58 | | 4.350,03 | 4.350,03 | 355.649,97 | 1% | |
| | 03 Construction des ouvrages | REGIE | 250.000,00 | 0,00 | | | | | 0,00 | 250.000,00 | 0% | |
| X | RÉSERVE BUDGÉTAIRE | 21.800,00 | 0,00 | | | | | | 0,00 | 21.800,00 | 0% | |
| | 01 Réserve budgétaire | 21.800,00 | 0,00 | | | | | | 0,00 | 21.800,00 | 0% | |
| | 01 Réserve budgétaire | REGIE | 21.800,00 | 0,00 | | | | | 0,00 | 21.800,00 | 0% | |
| Z | MOYENS GÉNÉRAUX | 121.200,00 | 24.428,13 | 1.911,96 | 1.454,86 | 2.464,98 | 3.488,08 | 9.319,88 | 33.748,01 | 87.451,99 | 28% | |
| | 01 Ressources humaines CTB | 40.400,00 | 24.149,72 | 944,62 | 1.436,21 | 2.464,98 | 1.692,05 | 6.537,86 | 30.687,58 | 9.712,42 | 76% | |
| | 01 Ingénieur de projet | REGIE | 18.000,00 | 0,00 | 933,26 | 1.436,21 | 2.432,84 | 1.685,39 | 6.487,70 | 6.487,70 | 11.512,30 | 36% |
| | 02 Primes DPO | REGIE | 2.400,00 | 0,00 | | | | | 0,00 | 2.400,00 | 0% | |
| | 03 Frais de suivi admin, | REGIE | 20.000,00 | 24.149,72 | 11,36 | | 32,14 | 6,66 | 50,16 | 24.199,88 | -4.199,88 | 121% |
| | 02 Investissements CTB | 32.000,00 | 0,00 | 967,34 | 18,65 | | | 985,99 | 985,99 | 31.014,01 | 3% | |
| | 01 Installation | REGIE | 25.000,00 | 0,00 | | 18,65 | | 18,65 | 18,65 | 24.981,35 | 0% | |
| | 02 Achat de moto | REGIE | 2.000,00 | 0,00 | 17,59 | | | 17,59 | 17,59 | 1.982,41 | 1% | |
| | REGIE | 803.000,00 | 37.116,72 | 4.564,73 | 8.987,20 | 25.917,38 | 7.782,36 | 47.251,67 | 84.368,39 | 718.631,61 | 11,00 | |
| | COGEST | | | | | | | | | | | |
| | TOTAL | 803.000,00 | 37.116,72 | 4.564,73 | 8.987,20 | 25.917,38 | 7.782,36 | 47.251,67 | 84.368,39 | 718.631,61 | 11,00 | |



Budget vs Actuals (Year to Month, by Quarter) of RDC1014911 Printed on 12/02/2016

page: 1

Ressources en termes de communication

Dans la présente annexe optionnelle, les interventions devraient mentionner tout le matériel disponible (articles, livres, vidéos, etc.) relatif aux effets de l'intervention sur les bénéficiaires, en ce compris des études, des rapports de capitalisation ou encore des publications (scientifiques). Le recours à du matériel utilisant des méthodes centrées sur les bénéficiaires est grandement apprécié (« story telling »...).

En terme de communication, nous disposons le document sur le dossier technique et financier du projet ainsi que les différentes études faites par Cotres pour la topographie et bathymétrie, les études potamologique du prof JJ Peeters, les mesures précises de terrain de F.P Prod'homme et D.Bottemanne.

Sur le site internet on trouve également l'inauguration du pont rail par le Ministre belge de Coopération Monsieur Armand DE DECKER en 2007.

l'inauguration du pont métallique sur la rivière Lukuga, qui permettra désormais au train de relier la ville portuaire de Kalemie à Kindu au Maniéma, à Lubumbashi, au sud du Katanga et au delà, aux deux Kasai

