



CTB

**AGENCE BELGE
DE DÉVELOPPEMENT**

RAPPORT ANNUEL 2010

PROJET CHEMIN DE FER INTER URBAIN

RDC 0709011



**ETABLI PAR:
YVES GALVEZ
EXPERT INTERNATIONAL
CHARGE DU PROJET CFI**

Table des matières

1 FICHE PROJET	3
2 RÉSUMÉ 5	
2.1 APERÇU DE L'INTERVENTION	6
2.2 POINTS SAILLANTS.....	6
2.3 LEÇONS APPRISSES ET RECOMMANDATIONS.....	6
3. EVOLUTION DU CONTEXTE.....	7
3 ANALYSE DE L'INTERVENTION	8
3.1 ANCRAGE INSTITUTIONNEL ET MODALITÉS D'EXÉCUTION	8
3.2 OBJECTIF SPÉCIFIQUE	8
3.2.1 Indicateurs.....	8
3.2.2 Analyse des progrès réalisés.....	8
3.2.3 Risques & hypothèses C/Elevé.....	9
3.2.4 Critères de qualité	9
4.2.5. Impact	9
4.2.6. Leçons apprises et recommandations	9
4.3. Résultat 1	10
4.3.1. Indicateurs.....	10
4.3.2. Bilan activités	10
4.4. Résultat	10
4.4.1. Indicateurs.....	10
4.3.3. Analyse des progrès réalisés.....	10
4.3.4. Risques et hypothèses.....	11
4.3.5. Critères de qualité	11
4.3.6. Exécution budgétaire	11
4.3.7. Leçons apprises et recommandations (voir 4.2.6.).....	11
5. BÉNÉFICIAIRES	12
6. SUIVI DES DÉCISIONS PRISES PAR LA SMCL	13
7. ANNEXES.....	14

1 Fiche projet

REMISE EN ETAT DU CHEMIN DE FER URBAIN ET D'AMELIORATION DE LA MOBILITE A KINSHASA

NUMERO D'INTERVENTION	3004368
CODE NAVISION	RDC 0709011
MINISTERES DE TUTELLES	Transports et Voies de Communication : Ministre : Mme Laure Marie KAWANDA Portefeuille : Ministre : Mme Jeannine MABUNDA
DATE CONVENTION SPECIFIQUE ET DOCUMENT TECHNIQUE ET FINANCIER	20 Décembre 2007
DUREE CONVENTION SPECIFIQUE	60 mois dont 48 de Projet (2008-2009-2010-2011)
DATE DEMARRAGE DU PROJET	1 ^{er} janvier 2008, phase administrative 1 ^{er} février 2009, phase active pour 3 ans
DATE CLOTURE PREVUE	31 décembre 2011
CONTRIBUTION BELGE	7.000.000 euros, don à finalité sociale
SECTEUR D'INTERVENTION	Transports et entreposage Transport ferroviaire 21030
LOCALISATION INSTANCE PARTENAIRE	Kinshasa – Building ONATRA – Boulevard du 30 juin n° 177, Kinshasa Gombe Ministère des Transports/ONATRA ADG : Mr Serge BASAULA
DEBOURSEMENT AU 31/12/2010	
OBJECTIF GLOBAL	Amélioration des conditions de vie de la population de Kinshasa, et en particulier des populations pauvres des quartiers périphériques, en améliorant les conditions de transport
OBJECTIF SPECIFIQUE	1. Organisation autonome du Chemin de Fer Inter Urbain (CFI) pour assurer le transport régulier, sécurisé et fiable des nombreux habitants de Kinshasa en particulier des communes pauvres de la périphérie. 2. Etablir le plan de mobilité de la Ville de Kinshasa
RESULTATS AU 31/12/2010	1. Autonomisation du Chemin de Fer Inter Urbain (CFI) acquise depuis octobre 2010 2. Commande effective de 2 locomotives et 13 voitures destinées au transport des passagers
	3. Le Chemin de Fer Inter Urbain (CFI) assure une déserte de 2 secteurs sur les 3 possibles

	<ol style="list-style-type: none">4. Un Projet de réhabilitation du réseau est chiffré (2008) Pas de « prévu »5. Les Termes de Référence (TDR) pour une étude sur le plan de mobilité de Kinshasa, sont définis et accepté par les deux pays.
--	---

2 Résumé

Voir fiche du projet du 3 mars 2009

A. Réalisations année 2009.

(Postes principaux, pour mémoire)

- Finalisation marché (CSC) d'acquisition du matériel roulant : 2 locomotives et 13 voitures destinées au transport des passagers. Société prenante : DAXI (Belgique).
- Elaboration des Termes de Référence (TDR) pour le Plan de mobilité de Kinshasa

B. Réalisations année 2010

Compte tenu des difficultés rencontrées en 2009 (report du marché d'achat de matériel), la plupart des réalisations ont été concentrées et réalisées en 2010.

B1. Objectifs spécifiques

- Autonomie du CFI
Réalisée depuis le 13 octobre 2010, une structure hiérarchique a été mise en place, et le CFI, tente avec les moyens existants, d'assurer le transport, principalement sur l'axe Gare-Centrale/Aéroport.
- Acquisition du matériel roulant.
Paiement d'une première tranche du marché, correspondant à 20 % sur l'ensemble du matériel. (Réception en ateliers) paiement d'une 2^{ème} tranche de 20 %, correspondant à la fin de réfection des wagons.
- Réhabilitation des infrastructures.
Les organismes financiers importants n'ont pas donné de suite. A revoir en 2011.

B2. Objectifs particuliers atteints

- Allocation d'une 1^{ère} partie de la subvention de fonctionnement au CFI, pour un montant de 259.000 euros.
- Aménagement de LIMETE (zone vie du personnel du CFI), dortoir des machinistes, réfectoire du personnel
Localisation et fermeture d'un hangar prévu pour l'informatisation du CFI
- Acquisition du logiciel de Gestion de Maintenance Assistée par ordinateur (GMAO)
- Acquisition du matériel d'éclairage, en 2 phases
 - Matériel proprement dit
 - câblage

- Plan de mobilité : étude réalisée en 2009, mais approuvée par les 2 parties en novembre 2010.

2.1 Aperçu de l'intervention

Logique d'intervention	Effizienz	Efficacité	Durabilité
Objectif Spécifique 1 : Autonomisation du CFI	B	B	X
Objectif Spécifique 2 : Plan de Mobilité de Kinshasa	C	C	X
Objectif particulier : Financement remise en Etat des Infrastructures (DTF)	D	D	D
Résultat 3			

Budget	Dépenses par année		Dépenses totales année N (31/12/2010)	Solde budget	Taux d'exécution
7.000.000	2008	26.000	2.580.840	4.419.160	36,8 %
	2009	265.200			
	2010	2.289,60			

2.2 Points saillants

Spécifiques : Autonomisations du CFI acquise en Octobre 2010.
Acceptation par le Comité des Partenaires du lancement de l'étude sur le Plan de Mobilité de la Ville province de Kinshasa en Novembre 2010.

Particulier : Suivant les prescriptions du DTF :

- allocation de la 1^{ère} partie de la subvention de fonctionnement au CFI ;
- réalisation de 60 % des marchés prévus ;
- impossibilité d'obtenir un financement pour les travaux d'infrastructures des voies ;
- pas de suivi à l'échelon de la République Démocratique du Congo pour une demande de budget complémentaire pour l'achat de matériel roulant.

2.3 Leçons apprises et recommandations

Dans le cadre de marchés publics, le manque de fiabilité des fournisseurs locaux et les difficultés d'acheminement des commandes spécifiques.

Recommandations :

Dans un contexte particulier (politique, matériel) il faudrait lancer des marchés sans attendre l'obtention de résultats fixés. (Ex : Marché du matériel roulant initialisé avant : l'obtention de l'autonomisation du CFI).

3. Evolution du contexte

Cette idée de Projet (don à finalité sociale) date du milieu de l'année 2005.
La formulation, l'identification et la mise en œuvre datent de l'année 2007.
La phase active du Projet a commencée en février 2009.

3.1. De nombreux éléments ont influé négativement au niveau des objectifs spécifiques, donc des résultats.

Au niveau du partenaire national :

Ministère des Transports et voies de Communication : remplacement du Ministre (février 2010)

ONATRA : Remplacement de l'Administrateur Directeur Général

Remplacement de l'Administrateur Directeur Technique

A noter qu'au niveau de la CTB : l'éventualité d'une restructuration fonctionnelle entraîne une confusion dans les prises de décisions.

3.2. Eléments positifs.

Au niveau du partenaire national.

a) Ministre du Portefeuille :

- fin du contrat du Comité de gestion de l'ONATRA en Juin 2010. (pour mémoire en place depuis 2 années) ;
- restructuration de l'ONATRA en une Société Commerciale des Transports et Ports (Décembre 2010).

b) ONATRA :

- mise en application des recommandations du DTF sur l'autonomisation opérationnelle du CFI (Octobre 2010) ;
- remplacement d'un nouveau Directeur du CFI.

c) Province de Kinshasa :

prise en compte de la problématique de la sécurisation du CFI (passagers, matériels, trajets).

3 Analyse de l'intervention

3.1 Ancrage institutionnel et modalités d'exécution

Score : approprié

Le service à rendre (social) est louable, mais devant l'ampleur des migrations quotidiennes (4 à 6 millions de déplacements) il faut relativiser les effets attendus par la relance des activités du Chemin de Fer inter Urbain. Le prix estimé de transport atteindra au maximum 10.000 personnes par jour.

L'impact attendu par la mise en place du matériel est capital, mais sur le plan psychologique, la situation n'est pas fixée.

Il est à craindre en cette année électorale qui arrive (2011), une exploitation politique des actions entreprises.

3.2 Objectif spécifique

Tous les indicateurs sont au « vert » pour une concrétisation du projet en 2011.

3.2.1 Indicateurs

Objectif spécifique 1 :		Autonomie du CFI (Indicateurs de 0 à + 10)			Progrès :
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès année N	Commentaires
Décision prise (Ministre du Portefeuille/ONATRA)	X	X			Décision encore fragile dans un contexte syndicaliste hostile
Objectif spécifique 2 :		Plan de Mobilité de Kinshasa			Progrès
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès 2010	Commentaires
Accord des 2 parties		X	O	+ 5	Forte attente des résultats par la RDC

3.2.2 Analyse des progrès réalisés

1. Lien entre les résultats et les objectifs spécifiques

L'autonomisation était perçue (DTF) comme un passage obligatoire pour la mise en place du matériel roulant dont le but est d'affecter le matériel au seul CFI et non pas au transport de marchandise, et ce, sans tenir compte d'une réalité capitale. Le transport de marchandises représente 80 % des recettes de l'ONATRA. L'impact des mesures prises sera évaluable en 2011.

2. Points sensibles et résultats dynamiques

Réussite : obtention à l'arrache de la décision d'autonomisation et ce malgré 3 changements de Ministres et du Comité de Gestion depuis le début du Projet. Accord entre les deux pays pour la concrétisation de l'étude du Plan de Mobilité.

Echec pour le sous-dossier « remise en état des infrastructures » par le Ministre, engagement de la part des bailleurs de fonds traditionnels (dus aux contraintes imposées par les dits bailleurs).

3. Intégration.

Concerné directement par les domaines « genre et environnement »

3.2.3 Risques & hypothèses C/Elevé

Ce Projet social est fortement lié à toute évolution de la politique qui sera retenue par la République Démocratique du Congo.
Des commentaires sont superflus.

3.2.4 Critères de qualité

	Score	Commentaires
Efficacité	B	Sera considérée par l'arrivée du matériel et la volonté manifestée par le Comité de gestion/ONATRA de permettre à l'Unité de gestion du Projet d'accompagner en 2011, l'autonomie. Suite à l'accord obtenu, nécessité de concrétiser au plus vite l'étude : fin du projet 31/12/2011.
Efficience	C	Entre le montage du projet (2006-2007) et sa mise en œuvre, la crise mondiale a fait grimper les prix ... sur une prévision d'achat de 4 locomotives et 40 voitures, réalité : 2 locomotives et 13 voitures
Durabilité	C	Au-delà du 31 décembre 2011, sans une présence d'expertise basée au sein du Ministère des transports (2 années) rien de permet d'assurer une continuité
Pertinence	B	Le transport, sous toutes ses formes, est et demeurera, le facteur prédominant de toute politique en RDC

4.2.5. Impact

Evident l'arrivée de matériel sera ressentie par les usages, comme une prise en compte de leur souci quotidien : se déplacer, à moindres frais, donc, amélioration du pouvoir d'achat, entre autres.

4.2.6. Leçons apprises et recommandations

Décisions	Source	Qui	Temps	état
Autonomisation du CFI	4_2_4	ADG ONATRA	Q4	Après le départ du Comité de gestion précédent (PROGOZA) et sur insistance répétées de l'Unité de Gestion du projet
Etude du Plan de Mobilité	4_2_4	Comité des partenaires	Q4	Après intervention du Représentant Résident de la CTB et sur insistances répétées de l'Unité de Gestion du Projet

Recommandations	Source	Qui	baseline
Affectation d'un expert en transports au Ministère des Transports et Voies de Communication	4_2_4	Comité des partenaires (RDC et Belgique)	Q1 2011 au janvier 2012
Rallonge budgétaire de 7 millions d'euros pour achat de complément de matériel roulant	4_2_4	Comité des partenaires sur demande Ministres des Transports et du Portefeuille	Q2 2011

Leçons apprises	Public	Capitalisation dans le cycle de Projet
Définir le projet avant de le chiffrer	Min. Coopération Royaume de Belgique	Programmation
Respect du DTF (Achat du matériel)	BTC/HQ	Formulation – mise en œuvre – évaluation
Détermination du lieu d'implantation physique de l'Unité de Gestion du projet (contraintes, actions, pressions)	BTC/HQ	Formulation

4.3. Résultat 1

4.3.1. Indicateurs

Résultat : Autonomisation					Progrès :
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès année 2010	Commentaires
Indépendance du CFI/CF ONATRA	X	X	+ 5	B	Difficile d'évaluer à court terme

4.3.2. Bilan activités

Activités	Déroulement				Commentaires (uniquement si la valeur est -)
	++	+	+/-	-	
1. Arrivée du Matériel roulant			X		Délais de mise en chantier et livraison > 400 jours
2. Marchés Publics				X	Liés à l'autonomisation du CFI, retard d'une année

4.4. Résultat

4.4.1. Indicateurs

Résultat : Plan de Mobilité					Progrès
Indicateurs	E	G	Baseline	Progrès année 2010	Commentaires
Formulation des termes de références	X	X	+ 5	C	Entre les TDR (12/2009) et l'acceptation par le Comité des partenaires, une année.

Les sous chapitres suivants sont connus aux 2 indicateurs cités

4.3.3. Analyse des progrès réalisés

1. Lien entre les activités et les résultats
Totalemment inter dépendants, le retard des activités, du au retard de prise de décision, a entraîné un retard logique de réalisation.
2. Points sensibles
Totalemment inter dépendants, le retard des activités, du au retard de prise de décision, a entraîné un retard logique de réalisation.
3. Résultats non prévus
Redynamisation en fin 2010 des activités du CFI malgré un manque évident de matériel.
4. Dynamique
Appropriation par le partenaire de l'arrivée prévue en 2011 du matériel (campagne publicitaire) et annonce officielle de la prochaine étude (2011) sur le Plan de Mobilité.
5. Intégration.
Sera sensible en N+1

4.3.4. Risques et hypothèses

La condition préalable « Respect de l'autonomie du CFI » ayant été respectée (avec plus d'un an de retard) rien ne s'oppose à la poursuite du Projet/DTF.

Dans le domaine de la réhabilitation du réseau, en 2010, aucun bailleur de fonds intéressé.

Dans le domaine du Plan de Mobilité, sera effectué en N+ 1 (2011), mais, il y aura plus une volonté réelle de le mettre en application, (N+2) d'autant plus que le Projet sera terminé en fin 2011 ?

4.3.5. Critères de qualité

1. Autonomisation	Score	Commentaires
Efficacité	B	Le risque majeur était la commande passée pour le matériel roulant, sans avoir de certitude quant à l'autonomie
Efficienc	C	Trop de temps écoulé, pour les estimations chiffrés quasiment obsolètes
Durabilité	C	Les premiers résultats obtenus (recettes) orientent vers un optimisme prudent quid à compter de 2012 ?

4.3.6. Exécution budgétaire

Voir le rapport du budget au 31/12/2010 en annexe

4.3.7. Leçons apprises et recommandations (voir 4.2.6.)

Aucune remarque complémentaire.

5. Bénéficiaires

Bilan sans objet quant au matériel ; l'impact sera décisif au premier trimestre 2011.

Concernant l'autonomisation, effective depuis la mi-October, elle a entraînée le versement de la première fraction d'une subvention ; ses effets sont mitigés :

- Positifs : Regain de confiance le personnel affecté au CFI (± 200) percevant le salaire mensuel en temps et heure.
- Négatifs : Hostilité sensible émanant de certains habitués aux solutions de facilités (encaissement direct des recettes du transport) regain d'activités syndicales déclanchant les retards de salaires des autres personnels (± 11.000), moyenne de 2 mois $\frac{1}{2}$.

6. Suivi des décisions prises par la SMCL

Rappel : Une SMCL en Novembre 2009, une SMCL en Novembre 2010.

Les changements de personnels (Ministre, Président de la SMCL, Membres) ont paralysé le fonctionnement.

Cependant,

- Des modifications budgétaires mineures et accord avec le DTF, ont été diligentées.
- Une démarche de rallonge budgétaire pour l'acquisition du complément de matériel (achat de 2 locomotives et 13 voitures au lieu de 4 – 40) est restée sans effet (non respect des règles de la part du partenaire)
Cette demande devrait ^été réactualisée en 2011.

7. Annexes

Rapport « Budget versus Actuels (y – m) »

Planification opérationnelle Q1-2011

Code:	RDC 07 09011	Pays:	RDC
Titre:	Remise en état du chemin de fer urbain et amélioration de la mobilité à Kinshasa	Monnaie:	Euro
Date:	15/11/2010	Durée:	48 mois

Lignes budgétaires			Budget		Solde	Q1	Q2	Q3	Q4	TOTAL	Solde	Q1
Code	Mode	Description	EUR	2009		Fin 2009	2010	2010	2010	2010	2010	Fin 2010
A		Le CFU est devenu une organisation autonome qui assure le transport régulier, sécurisé et fiable de nombreux habitants de Kinshasa en particulier des communes pauvres de la périphérie	6.028.200	21.293,45	6.006.907	0	2.296	984.463	1.076.092	2.062.851	3.944.056	3.944.056
A01		le CFU est devenu une organisation autonome dotée d'une gestion transparente	1.069.200	0,00	1.069.200	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.069.200	1.069.200,00
A-01-01	Régie	Donner au CFU une autonomie opérationnelle	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0	0,00
A-01-02	Régie	Affecter au seul CFU la gestion de ses recettes	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0	0,00
A-01-03	Régie	Allouer au CFU une subvention de fonctionnement	1.039.200,00	0,00	1.039.200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.039.200	1.039.200,00
A-01-04	Régie	Instaurer mécanisme d'audit externe périodique: 6 x 5.000 €	30.000,00	0,00	30.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30.000	30.000,00
A02		Le matériel roulant du CFU est opérationnel, bien utilisé et bien entretenu	4.866.000	0,00	4.866.000	0,00	2.296,17	984.463,00	1.004.385	1.991.144	2.874.856	2.874.856
A-02-01	Régie	Acquérir le matériel roulant voitures et locomotives(+pièces)	4.738.000	0,00	4.738.000	0,00	0,00	980.240,60	914.700,00	1.894.940,60	2.843.059	2.843.059,00
A-02-02	Régie	Aménagement limette	10.000	0,00	10.000	0,00	2.296,17	4.019,30	3.684,53	10.000,00	0,00	0,00
A-02-03	Régie	Acquérir un complément de matériel de secours et relevage	52.000	0,00	52.000	0,00	0,00	203,10	50.000,00	50.203,10	1.796,90	1.796,90
A-02-04	Régie	Assurer la maintenance du matériel roulant	66.000	0,00	66.000	0,00	0,00	0,00	36.000,00	36.000,00	30.000,00	30.000,00
A03	Régie	Le CFU assure une déserte du réseau régulière et continue	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

A04		Une sécurité minimale des voies est assurée	70.000	0,00	70.000	0	0	0	70.000	70.000	0	0,00
A-04-01	Régie	Acquérir matériel de télécom	50.000	0,00	50.000	0,00	0,00	0,00	50.000,00	50.000,00	0	0,00
A-04-02	Régie	Acquérir matériel d'éclairage gare	20.000	0,00	20.000	0,00	0,00	0,00	20.000,00	20.000,00	0	0,00
A05	Régie	Un projet de réhabilitation du réseau est chiffré et proposé aux bailleurs de fonds	23.000	21.293,45	1.707	0,00	0,00	0,00	1.707,00	1.707,00	0	0,00
A-05-01	Régie	Réaliser étude de réhabilitation réseau	23.000	21.293,45	1.707	0,00	0,00	0,00	1.707,00	1.707,00	0	0,00
B		Un plan de mobilité de Kinshasa est adopté	5.000	3.251,46	1.749	366,74	0,00	0,00	1.382,00	1.748,74	0	0,00
B01	Régie	Un plan de mobilité de la ville de Kinshasa est établi avec la participation des différents acteurs	5.000	3.251,46	1.749	366,74	0,00	0,00	1.382,00	1.748,74	0	0,00
X		Réserve Budgétaire	196.200	0,00	196.200	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	196.200	196.200,00
		Réserve Budgétaire	196.200	0,00	196.200	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	196.200	196.200,00
Z		Moyens Généraux	770.600	245.915	524.685	51.445,88	55.962,05	49.918,84	67.935,00	225.261,77	299.423	300.750,00
Z-01 Personnel			591.600	191.025	400.575	48.485,73	52.884,15	47.907,51	49.900,00	199.177,39	201.397	201.398,00
Z-01-01	Régie	Ressources humaines : AT	540.000	177.776,06	362.224	42.796,69	47.940,07	43.569,30	45.000,00	179.306,06	182.918	182.918,00
Z-01-02	Régie	Staff administratif et logistique du projet	51.600	13.249,12	38.351	5.689,04	4.944,08	4.338,21	4.900,00	19.871,33	18.480	18.480,00
Z-02 Fonctionnement			133.000	47.778,38	85.222	891,29	1.626,32	991,95	17.360,00	20.869,56	64.352	64.352,00
Z-02_01	Régie	Frais de fonctionnement	30.000	6.138,03	23.862	891,29	1.626,32	991,95	6.000,00	9.509,56	14.352	14.352,00
Z-02_02	Régie	Ressources financière, procurement (PFMT)	100.000	41.120,35	58.880	0,00	0,00	0,00	8.880,00	8.880,00	50.000	50.000,00
Z-02_03	Régie	Frais de mission AT	3.000	520,00	2.480	0,00	0,00	0,00	2.480,00	2.480,00	0	0,00
Z-03 Investissement			11.000	7.111,83	3.888	2.068,86	1.451,58	1.019,38	675,00	5.214,82	-1.327	
Z-03-01	Régie	Véhicule et bureautique AT	11.000	7.111,83	3.888	2.068,86	1.451,58	1.019,38	675,00	5.214,82	-1.327	

Z-04 Suivi et évaluation			35.000	0	35.000	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	35.000	35.000
Z-04-01 Régie	Evaluations		25.000	0,00	25.000	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25.000	25.000,00
Z-04-02 Régie	Audit projet		10.000	0,00	10.000	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.000	10.000,00

Total Général	7.000.000	270.460	6.729.540	51.812,62	58.258	1.034.382	1.145.409	2.289.861	4.439.678	4.441.006
En Cogestion	0									
En Régie	7.000.000	270.460,30	6.729.540	51.812,62	58.258	1.034.382	1.145.409	2.289.861	4.439.678	4.441.005,90

Code:	RDC 07 09011	Pays:	RDC
Titre:	Remise en état du chemin de fer urbain et amélioration de la mobilité à Kinshasa	Monnaie:	Euro
Date:	21/02/2011	Durée:	48 mois

Lignes budgétaires			Budget			Solde	Q1	Q2	Q3	Q4	TOTAL	Solde
Code	Mode	Description	EUR	2009	2010	Fin 2010	2011	2011	2011	2011	2011	Fin 2011
A		Le CFU est devenu une organisation autonome qui assure le transport régulier, sécurisé et fiable de nombreux habitants de Kinshasa en particulier des communes pauvres de la périphérie	6.026.493	21.293,45	1.685.129,26	4.320.071	1.812.044	2.147.939	350.093	0	4.310.076	9.995
A01		le CFU est devenu une organisation autonome dotée d'une gestion transparente	1.069.200	0,00	259.800,00	809.400,00	529.600,00	0,00	269.800,00	0,00	799.400,00	10.000
A-01-01	Régie	Donner au CFU une autonomie opérationnelle	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0
A-01-02	Régie	Affecter au seul CFU la gestion de ses recettes	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0
A-01-03	Régie	Allouer au CFU une subvention de fonctionnement	1.039.200,00	0,00	259.800,00	779.400,00	519.600,00	0,00	259.800,00	0,00	779.400,00	0
A-01-04	Régie	Instaurer mécanisme d'audit externe périodique: 6 x 5.000 €	30.000,00	0,00	0,00	30.000,00	10.000,00	0,00	10.000,00	0,00	20.000,00	10.000
A02		Le matériel roulant du CFU est opérationnel, bien utilisé et bien entretenu	4.866.000	0,00	1.407.329,26	3.458.676,39	1.230.444,00	2.147.939,17	80.292,82	0	3.458.676	0
A-02-01	Régie	Acquérir le matériel roulant voitures et locomotives(+pièces)	4.738.000	0,00	1.390.388,60	3.347.611	1.230.444,00	2.117.167,00	0,00	0,00	3.347.611,00	0
A-02-02	Régie	Aménagement limette	10.000	0,00	9.227,83	772	0,00	772,17	0,00	0,00	772,17	0,00
A-02-03	Régie	Acquérir un complément de matériel de secours et relevage	52.000	0,00	5,65	52.000	0,00	0,00	52.000,00	0,00	52.000,00	0,00
A-02-04	Régie	Assurer la maintenance du matériel roulant	66.000	0,00	7.707,18	58.292,82	0,00	30.000,00	28.292,82	0,00	58.292,82	0,00
A03	Régie	Le CFU assure une déserte du réseau régulière et continue	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

A04		Une sécurité minimale des voies est assurée	70.000	0,00	18.000,00	52.000,00	52.000	0	0	0	52.000	0
A-04-01	Régie	Acquérir matériel de télécom	50.000	0,00	0,00	50.000	50.000,00	0,00	0,00	0,00	50.000,00	0
A-04-02	Régie	Acquérir matériel d'éclairage gare	20.000	0,00	18.000,00	2.000	2.000,00	0,00	0,00	0,00	2.000,00	0
A05	Régie	Un projet de réhabilitation du réseau est chiffré et proposé aux bailleurs de fonds	21.293	21.293,45	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0
A-05-01	Régie	Réaliser étude de réhabilitation réseau	21.293	21.293,45	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0
B		Un plan de mobilité de Kinshasa est adopté	5.000	3.251,46	366,74	1.382	1.382,00	0,00	0,00	0,00	1.382,00	0
B01	Régie	Un plan de mobilité de la ville de Kinshasa est établi avec la participation des différents acteurs	5.000	3.251,46	366,74	1.382	1.382,00	0,00	0,00	0,00	1.382,00	0
X		Réserve Budgétaire	196.200	0,00	0,00	196.200	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	196.200
		Réserve Budgétaire	196.200	0,00	0,00	196.200	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	196.200
Z		Moyens Généraux	772.307	245.915	217.866	308.525	61.600,00	61.600,00	61.600,00	115.480,00	300.280,00	8.245
Z-01 Personnel			591.600	191.025	204.438,94	196.135,88	47.600,00	47.600,00	47.600,00	47.600,00	190.400,00	5.735,88
Z-01-01	Régie	Ressources humaines : AT	540.000	177.776,06	184.375,47	177.848	43.500,00	43.500,00	43.500,00	43.500,00	174.000,00	3.848
Z-01-02	Régie	Staff administratif et logistique du projet	51.600	13.249,12	20.063,47	18.287	4.100,00	4.100,00	4.100,00	4.100,00	16.400,00	1.887
Z-02 Fonctionnement			133.000	47.778,38	9.013,23	76.208,39	13.750,00	13.750,00	13.750,00	32.630,00	73.880,00	2.328,39
Z-02_01	Régie	Frais de fonctionnement	30.000	6.138,03	7.766,92	16.095	3.500,00	3.500,00	3.500,00	3.500,00	14.000	2.095
Z-02_02	Régie	Ressources financière, procurement (PFMT)	100.000	41.120,35	0,00	58.880	10.000,00	10.000,00	10.000,00	28.880,00	58.880,00	0
Z-02_03	Régie	Frais de mission AT	3.000	520,00	1.246,31	1.234	250,00	250,00	250,00	250,00	1.000,00	234
Z-03 Investissement			12.707	7.111,83	4.414,16	1.181	250,00	250,00	250,00	250,00	1.000,00	181
Z-03-01	Régie	Véhicule et bureautique AT	12.707	7.111,83	4.414,16	1.181	250,00	250,00	250,00	250,00	1.000,00	181

Z-04 Suivi et évaluation			35.000	0	0	35.000	0,00	0,00	0,00	35.000,00	35.000,00	0
Z-04-01 Régie	Evaluations		25.000	0,00	0,00	25.000	0,00	0,00	0,00	25.000,00	25.000,00	0
Z-04-02 Régie	Audit projet		10.000	0,00	0,00	10.000	0,00	0,00	0,00	10.000,00	10.000,00	0
Total Général			7.000.000	270.460	1.903.362	4.826.177	1.875.026,00	2.209.539	411.693	115.480	4.611.738	214.439
En Cogestion			0									
En Régie			7.000.000	270.460,30	1.903.362,33	4.826.177	1.875.026,00	2.209.539	411.693	115.480	4.611.738	214.439