



CTB



RAPPORT DES RESULTATS 2012 PROJET D'EQUIPEMENTS AEROPORTUAIRES (RVA)



ACRONYMES.....	3
1 APERÇU DE L'INTERVENTION.....	4
1.1 FICHE PROJET.....	4
1.2 PERFORMANCES DU PROJET.....	4
1.3 EXECUTION BUDGETAIRE.....	4
1.4 RESUME.....	4
2 ANALYSE DE L'INTERVENTION.....	6
2.1 CONTEXTE.....	6
2.1.1 <i>Contexte général</i>	6
2.1.2 <i>Contexte institutionnel</i>	6
2.1.3 <i>Contexte de gestion : modalités d'exécution</i>	7
2.1.4 <i>Contexte HARMO</i>	7
2.2 OUTCOME.....	8
2.2.1 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	8
2.2.2 <i>Gestion des risques</i>	9
2.2.3 <i>Impact potentiel</i>	11
2.2.4 <i>Critères de qualité</i>	11
2.3 OUTPUT 1.....	15
2.3.1 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	15
2.3.2 <i>Exécution budgétaire</i>	15
2.3.3 <i>Critères de qualité</i>	16
2.4 OUTPUT 2.....	17
2.4.1 <i>Analyse des progrès réalisés</i>	17
2.4.2 <i>Exécution budgétaire</i>	17
2.4.3 <i>Critères de qualité</i>	17
3 THEMES TRANSVERSAUX.....	18
3.1 GENRE.....	18
3.2 ENVIRONNEMENT.....	18
3.3 AUTRE.....	18
4 PILOTAGE ET APPRENTISSAGE.....	19
4.1 PLAN D'ACTION.....	19
4.2 ENSEIGNEMENTS TIREES.....	19
5 ANNEXES.....	20
5.1 CADRE LOGIQUE D'ORIGINE.....	20
5.2 CADRE LOGIQUE MIS A JOUR.....	20
5.3 APERÇU DES MORE RESULTS.....	20
5.4 RAPPORT « BUDGET VERSUS ACTUELS (Y – M) ».....	21
5.5 RESSOURCES.....	23
5.6 DECISIONS PRISES PAR LA SMCL ET SUIVI.....	23

Acronymes

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

1 Aperçu de l'intervention

1.1 Fiche projet

Nom du projet	Projet d'équipements aéroportuaires (RVA)
Code du projet	RDC 11 160 11
Emplacement	Lubumbashi
Budget	1 250 000 EUR
Institution partenaire	Régie des Voies Aériennes (RVA)
Date de la Convention de mise en œuvre	Pas encore signée
Durée (mois)	24 mois (exécution) et 36 mois (Convention spécifique)
Groupes cibles	Les aéroports de Lubumbashi, Kolwezi et Mbuji-Mayi
Impact ¹	Améliorer le transport aérien en RDC et les liens commerciaux et humains qui en dépendent
Outcome	Améliorer la fiabilité et la sécurité des aéroports de Kolwezi, de Mbuji –Mayi et de Lubumbashi
Outputs	1. Les aéroports sont équipés 2. Les utilisateurs des équipements sont formés

1.2 Performances du projet

	Efficienc	Efficacit	Durabilit
Outcome	A	A	B
Output 1	A	A	B
Output 2	A	A	A

1.3 Exécution budgétaire

Budget total	Dépenses année N	Solde	Taux de décaissement total
1 250 000 EUR	608 595.49 EUR	641 404.51 EUR	49%

1.4 Résumé

- Les aéroports et aérodromes en RDC ne répondent généralement pas aux normes de sécurité requises par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Les aéroports de Kolwezi, Mbuji Mayi et Lubumbashi, aéroports ciblés par ce projet, ne font pas exception.
- Dans le but de mieux répondre aux standards minimum au niveau de la sécurité anti-incendie ainsi qu'au niveau de la navigation tels que prescrits par l'OACI,

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

<p>ces aéroports ciblés sont en train d'être équipés avec le matériel opérationnel de deuxième main cédé par deux structures belges, Brussels Airport Company (BAC) et Belgocontrol, et complété par un matériel neuf acheté en Europe avec le financement de la Coopération au développement de la Belgique.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Hormis les tracteurs, avec Giro broyeuses et balayeuses, les procédures GNSS et les abris pour camions anti incendie de Kolwezi et Mbuji Mayi, tous les équipements cédés et achetés dans le cadre du projet, par Bruxelles et localement, ont été acheminés aux aéroports de destination.
<ul style="list-style-type: none"> • 38 sapeurs-pompiers dont 17 de Lubumbashi, 12 de Mbuji Mayi et 9 de Kolwezi ont été formés par les instructeurs de BAC venus de Bruxelles.
<ul style="list-style-type: none"> • A la suite du rapport d'audits de Bruxelles Airlines à l'aéroport de Mbuji Mayi, le vol inaugural de Korongo Airlines a eu lieu le 30 octobre 2012. Kolwezi est en attente d'un calibrage en vol par un avion laboratoire d'un organisme agréé qui certifiera le bon fonctionnement de la radiobalise NDB, préalable pour le démarrage des vols Korongo sur Kolwezi.

<p>Fonctionnaire exécution nationale²</p> <p>Jean Baptiste Mayeembe</p>	<p>Fonctionnaire exécution CTB³</p> <p>Rio Malemba</p>

² Nom et signature

³ Nom et signature

2 Analyse de l'intervention⁴

2.1 Contexte

2.1.1 Contexte général

Le projet a été formulé sous le concept « cinq chantiers » et a démarré sous le concept « 5 chantiers, la révolution de la modernité en marche ».

C'est, en fait, une vision de reconstruction du pays qui englobe plusieurs secteurs dont les infrastructures.

Ces concepts sont non seulement un simple programme du gouvernement mais incarnent une philosophie de changement. C'est une vision, les idées forces et le programme du chef de l'état pour un Congo émergent.

Les objectifs et engagements de la révolution de la modernité sont :

- Faire du Congo un pool d'intelligence et du savoir-faire.
- Faire du Congo un vivier de la nouvelle citoyenneté et de la classe moyenne.
- Faire du Congo un grenier agricole.
- Faire du Congo une puissance énergétique et environnementale.
- Faire du Congo un pool économique et industriel.
- Faire du Congo une terre de paix et de mieux être.
- Faire du Congo une puissance régionale au cœur de l'Afrique.

L'engagement de faire du Congo un pool économique et industriel de la révolution de la modernité se fonde entre autre sur les infrastructures. Et le projet d'équipements aéroportuaires fait partie des objectifs primordiaux et stratégiques en ce qui concerne les infrastructures.

L'objectif du chantier infrastructure est donc d'améliorer les conditions de vie sociale et économique.

L'audit de Bruxelles Airlines à l'aéroport de Mbuji Mayi en octobre 12, c'est 5 mois après le démarrage du projet, a confirmé l'amélioration des conditions de sécurité et de navigation de cet aéroport en particulier, et du transport aérien en RDC en général et, par conséquent, l'atteinte d'un standard minimum de l'OACI.

Pour concrétiser cela, le vol inaugural de Korongo Airlines a eu lieu, avec les effets dans le sens de contribuer à la réduction de la pauvreté et à l'atteinte des Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD).

Il convient de signaler que ce résultat conforte les objectifs de la DSCRIP et plus particulièrement le pilier deux, qui s'articule entre autres, autour de deux stratégies suivantes, (1) développer les infrastructures (entre autres aéroportuaires), (2) faciliter le commerce national et international.

Le transport aérien est assimilé, au sens large, au désenclavement et fait partie de la stratégie belge à travers un de trois secteurs du PIC 2010-2013, à savoir : éducation, agriculture et « pistes & bacs ».

De plus, au niveau de la Belgique, une grande initiative existe dans le secteur aérien en RDC, à travers un accord de partenariat entre l'Autorité de l'Aviation Civile Congolaise (AAC) et la Direction Générale du transport (DGTA).

2.1.2 Contexte institutionnel

Le Ministère des transports et voies de communication est le partenaire institutionnel principal de ce projet. Il supervise l'Autorité de l'Aviation Civile et la Régie des Voies

⁴ Dans le présent document : L'impact équivaut à l'objectif général, l'outcome à l'objectif spécifique et l'output au résultat

Aériennes.

L'ancrage institutionnel de l'intervention est pertinent et approprié au regard de l'attention que ce ministère de tutelle porte sur le projet.

Cela peut être illustré par ce qui suit :

- A travers l'expert de la CTB auprès du Ministère des transports et voies de communication, le projet a sollicité et obtenu l'intervention du Ministre auprès de la SNCC pour un acheminement et livraison rapide des camions anti-incendie de Lubumbashi à Mwene Ditu.
- Le fait de savoir que le projet est suivi par le Ministère a maintenu une certaine pression sur les différents intervenants sous tutelle de ce Ministère, en l'occurrence la RVA, bénéficiaire du projet et la SNCC, transporteurs des camions anti-incendie ainsi que l'AAC qui vient d'entreprendre un contrôle à la RVA.

De plus, la RVA apprécie, dans son bilan des activités techniques 2012, l'apport de certains de ses partenaires dont la CTB à travers le projet d'équipements aéroportuaires.

2.1.3 Contexte de gestion : modalités d'exécution

La convention spécifique relative au projet d'équipements aéroportuaires qui fixe le cadre légal du projet n'est pas signé à ce jour par la partie congolaise alors que le projet est exécuté à +/- 50%.

Quand bien même les modalités d'exécution, telles que arrêtées dans le DTF, sont très appropriées pour la mise en œuvre du projet, le retard qu'accuse la signature de la convention spécifique et la convention de mise en œuvre ne favorise pas un fonctionnement aisé du projet.

Mais, le DTF a été approuvé en juin 2012, à la suite d'une SMCL d'approbation du DTF organisée par le projet afin de confirmer le partenariat qui doit être officialisé par la signature de la convention spécifique et de lancer le démarrage du projet.

Nonobstant cette situation, le projet est en cours d'exécution et avance mais formellement sans ses structures d'exécution et de suivi, à savoir la SMCL et l'UEC.

Par conséquent, cela bloque certaines tâches relevant des attributions de la SMCL telles que :

- la mise en place de l'Unité d'Exécution Conjointe (UEC) du projet ou l'intégration totale du représentant de la RVA au sein de l'UEC .
- l'approbation de la proposition des modifications budgétaires nécessaires à la bonne exécution de la suite du projet.
- faire les recommandations aux autorités compétentes de deux parties ;
- la supervision de l'exécution des engagements pris par les Parties ;
- apprécier l'état d'avancement du projet

2.1.4 Contexte HARMO

La mise en œuvre du projet connaît à ce jour des avancées importantes et cela grâce, en partie, à l'implication de certains acteurs.

L'enlèvement d'urgence des équipements envoyés de Bruxelles à Lubumbashi et le transport vers Mbuji-Mayi n'ont pas été du tout aisé et ont constitué un risque réel par rapport au délai pour le démarrage des vols Korongo sur la ligne Lubumbashi – Mbuji Mayi – Kinshasa.

A côté de l'efficacité et dynamisme du projet, l'implication de Korongo Airlines, du consulat Belge de Lubumbashi et du MTVC à travers l'expert CTB, à la demande du projet, a permis de produire les résultats escomptés et d'atteindre l'objectif spécifique concrétisé par le vol inaugural de Korongo Airlines à Mbuji Mayi. L'alignement avec le plan d'action RVA-Korongo facilite le suivi du projet, oblige l'accompagnement des aéroports ciblés, maintient la pression et pousse à l'appropriation des acquis du projet par les bénéficiaires.

2.2 Outcome

2.2.1 Analyse des progrès réalisés

Outcome : Améliorer la fiabilité et sécurité des aéroports de Kolwezi, de Mbuji Mayi et de Lubumbashi						
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	Progrès année N-1	Progrès année N	Cible année N	Cible finale	Commentaires
Atteinte (partielle) des normes OACI	Très bas	Partielle	Partielle		Partielle	Au début de l'intervention, les normes de l'OACI se trouvent au plus bas niveau et le progrès attendu est l'atteinte partielle de certains standards minimum de l'annexe 14 de l'OACI, il s'agit principalement d'atteindre les standards au niveau de la sécurité anti-incendie et au niveau de la navigation. Tous les matériels de navigation et anti incendie sont fournis sauf 18 extincteurs de 18 kg, 4 pieds de biche, 5 haches pompiers, 8 cordes et 2 mallettes d'animation respiratoire.
Analyse des progrès réalisés par rapport à l'outcome : Analyser la dynamique entre la réalisation des outputs et l'atteinte probable de l'outcome (voir Guide de rapport des résultats) :						
<i>Lien entre les outputs et l'outcome : (Comment) les outputs contribuent-ils (toujours) à l'atteinte de l'outcome ?</i>	Le matériel destiné à chaque aéroport ciblé est mis à disposition et contribue à améliorer les conditions de sécurité de ce dernier. La formation du personnel dans le cadre du projet garantit le bon usage et le maintien en bon état de fonctionnement des équipements fournis afin d'assurer la durabilité.					
<i>Progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'outcome (sur la base d'indicateurs) :</i>	Les équipements aéroportuaires sont acquis, acheminés et installés (selon nécessité) dans les aéroports ciblés afin de mieux répondre à certains standard minimum tels que prescrits dans l'annexe 14 de l'OACI.					
<i>Difficultés qui se sont présentées, facteurs d'influence (positive ou négative) :</i>	L'attentisme des bénéficiaires (RVA) dans beaucoup de cas, les opérations douanières (enlèvement d'urgence) et celles liées au transport des camions anti incendie de Lubumbashi à Mbuji Mayi par la SNCC ont causé beaucoup de difficultés au projet.					
<i>Résultats inattendus :</i>						

2.2.2 Gestion des risques

Identification du risque			Analyse du risque			Traitement du risque			Suivi du risque	
Description du risque	Période d'identification	Catégorie de risque	Probabilité	Impact potentiel	Total	Action(s)	Responsable	Date limite	État d'avancement	Statut
<i>Risque juridique</i> : le projet est exécuté à plus ou moins 50%, mais la convention spécifique (CS) n'est toujours pas signée.	Mise en œuvre	Juridique	Faible	faible	A	Renvoyer la CS au MinCir pour signature après délocalisation de ce document transmis en septembre 2012 à la partie Congolaise	DGD	Q1 2013	Convention spécifique renvoyée au ministère de la Coopération internationale pour signature.	Acceptation
<i>Risques liés au délai et mise en œuvre</i> (i) le blocage en douane des équipements venant de la Belgique, et (ii) le transport de ces équipements vers Mbuji Mayi se sont avérés comme des risques réels en terme de délais, notamment pour Korongo qui ne pouvait, par principe, pas exécuter de vols dans des conditions non sécurisées.	Formulation et mise en œuvre	Mise en œuvre	Elevée	Elevée	B	Faire le suivi, être présent, utiliser les relations, pousser les autres à travailler et jouer l'intermédiaire entre toutes les parties prenantes.	RVA / CTB	Q1 2013	Les équipements qui représentaient un risque par rapport au délai fixé par Korongo pour ses vols sont à 90% livrés aux aéroports de destination.	Atténuation

Identification du risque			Analyse du risque			Traitement du risque			Suivi du risque	
Description du risque	Période d'identification	Catégorie de risque	Probabilité	Impact potentiel	Total	Action(s)	Responsable	Date limite	État d'avancement	Statut
<i>Risques liés à l'efficacité :</i> (i) l'accès à l'eau pour des camions pompiers (surtout difficile à Mbuji Mayi, (ii) le calibrage en vol de la NDB de Kolwezi par un organisme agréé qui doit certifier le bon fonctionnement de la balise NDB pour être conforme avec les prescriptions de l'OACI.	Formulation et mise en œuvre	Efficacité	Elevée	Elevée	B	Installation tank de 25 000 litres et mis à disposition d'un véhicule auto pompe pour approvisionner le tank en eau. Raccorder au réseau des ASUREP non loin de l'aéroport une fois ce réseau mis en service.	RVA	Q 1 2013	Tank installé et auto pompe mise à disposition. Réseau pas encore opérationnel.	Atténuation
						Faire pression sur la RVA pour le calibrage en vol de la radiobalise de Kolwezi	RVA / CTB	Fin mai 2013	Non démarré	
<i>Risques liés à la durabilité :</i> l'entretien des équipements fournis est à charge de la RVA alors que celle-ci a un problème de gestion financière.	Formulation et mise en œuvre	Durabilité	Faible	Faible	A	Suivi par les experts de Korongo à travers les audits réguliers et annuels.	RVA/ Korongo		Le dernier suivi effectué par les experts de Korongo sur la mise aux normes OACI de l'aéroport de Mbuji Mayi remonte au 22/12/12.	Acceptation

2.2.3 Impact potentiel

Vu qu'une bonne partie d'incidents et accidents déplorés en RDC aurait pu être évité avec une meilleure sécurité aérienne en termes de communication, aide à la navigation, aide de secours au sol, le projet a prévu la livraison de matériel et d'équipements mis à disposition par Brussels Airport Company (matériel de services anti-incendie) et Belgocontrol (matériel de communication et navigation) aux aéroports de Lubumbashi, Kolwezi et Mbuji Mayi.

Ces acquisitions permettront à ces aéroports d'accéder à certains standards minimum de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

L'atteinte de ce standard minimum permet l'amélioration de la fiabilité et sécurité des aéroports ciblés et par conséquent contribuera, entre autres, à sortir la RDC de la liste noire de l'Union Européenne et, ainsi, à répondre à un besoin crucial pour l'amélioration du transport aérien et des liens commerciaux et humains qui en dépendent.

Ceci peut être illustré par Korongo, une compagnie aérienne privée d'un niveau de sécurité requis, qui a commencé l'exploitation de la ligne Lubumbashi - Mbuji Mayi - Kinshasa après l'audit de Brussels Airlines à cet aéroport.

2.2.4 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 Q : 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>		
1.1 Quel est le degré de pertinence actuel du projet ?		
<input checked="" type="checkbox"/>	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.
<input type="checkbox"/>	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.
<input type="checkbox"/>	C	Quelques questions par rapport à la cohérence avec les politiques nationales et la stratégie belge, l'efficacité de l'aide ou la pertinence.
<input type="checkbox"/>	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 ?		
<input checked="" type="checkbox"/>	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).
<input type="checkbox"/>	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.
<input type="checkbox"/>	C	Les problèmes par rapport à la logique d'intervention peuvent affecter la performance d'un projet et sa capacité à contrôler et évaluer les progrès ; améliorations requises.
<input type="checkbox"/>	D	La logique d'intervention est erronée et nécessite une révision en profondeur pour que le projet 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 (appréciation de l'ensemble de l'intervention)		
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère Q : 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>		

2.1 Dans quelle mesure les inputs (finances, RH, biens & équipements) sont-ils correctement gérés ?		
<input checked="" type="checkbox"/>	A	Tous les inputs sont disponibles à temps et dans les limites budgétaires, grâce à la flexibilité de la CTB
<input type="checkbox"/>	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.
<input type="checkbox"/>	C	La disponibilité et l'utilisation des inputs posent des problèmes qui doivent être résolus, sans quoi les résultats pourraient courir certains risques.
<input type="checkbox"/>	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 les outputs sont-ils correctement gérés ?		
<input checked="" type="checkbox"/>	A	Malgré l'absence d'une CS, tous les outputs ont été et seront plus que vraisemblablement livrés dans les temps et de bonne qualité ce qui contribuera aux outcomes planifiés.
<input type="checkbox"/>	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.
<input type="checkbox"/>	C	Certains outputs ne s(er)ont pas livrés à temps ou de bonne qualité. Des ajustements sont nécessaires.
<input type="checkbox"/>	D	La qualité et la livraison des outputs comportent et comporteront plus que vraisemblablement de sérieuses lacunes. Des ajustements considérables sont nécessaires pour garantir au minimum que les outputs clés seront livrés à temps.

3. EFFICACITÉ JUSQU'À CE JOUR : le degré dans lequel l'outcome (objectif spécifique) est atteint, tel que prévu à la fin de l'année N		
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère Q : 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>		
3.1 Tel qu'il est mis en œuvre actuellement, quelle est la probabilité que l'outcome soit réalisé ?		
<input checked="" type="checkbox"/>	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. Il faut se réaliser qu'il s'agit pour une bonne partie de matériel de seconde main. La CTB a pris toutes les mesures à sa disposition pour une bonne remise en état de ces engins.
<input type="checkbox"/>	B	L'outcome sera atteint avec quelques minimales restrictions ; les effets négatifs (s'il y en a) n'ont pas causé beaucoup de tort.
<input type="checkbox"/>	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.
<input type="checkbox"/>	D	Le projet n'atteindra pas son outcome, à moins que d'importantes mesures fondamentales soient prises.
3.2 Les activités et les outputs sont-ils adaptés sur la base des résultats atteints dans l'optique de réaliser l'outcome (objectif spécifique) ?		
<input checked="" type="checkbox"/>	A	Le projet 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.
<input type="checkbox"/>	B	Le projet 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.
<input type="checkbox"/>	C	Le projet n'est pas totalement parvenu 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 au projet la réalisation de son outcome.
<input type="checkbox"/>	D	Le projet n'est pas parvenu à réagir à l'évolution des circonstances externes ; la gestion des risques a été insuffisante. Des changements considérables sont nécessaires pour réaliser l'outcome.

4. DURABILITÉ POTENTIELLE : le degré de probabilité de préserver et reproduire les bénéfices d'une intervention sur le long terme (au-delà de la période de mise en œuvre de l'intervention).		
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère Q : Au moins 3 'A, pas de 'C' ni de 'D' = A ; Maximum 2 'C', pas de 'D' = B ; Au moins 3 'C, pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D</i>		
4.1 Durabilité financière/économique ?		
<input type="checkbox"/>	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.
<input checked="" type="checkbox"/>	B	La durabilité financière/économique sera vraisemblablement bonne, mais des problèmes peuvent survenir en raison notamment de l'évolution de facteurs économiques externes.
<input type="checkbox"/>	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.
<input checked="" type="checkbox"/>	D	La durabilité financière/économique est très discutable, parce qu'il y a aucune garantie que la RVA mettra en place un bon système de gestion et assurera un bon entretien de tous les engins et le matériel mis à sa disposition.
4.2 Quel est le degré d'appropriation du projet par les groupes cibles et persistera-t-il au terme de l'assistance externe ?		
<input type="checkbox"/>	A	La SMCL et d'autres structures locales pertinentes sont fortement impliquées à tous les stades de la mise en œuvre et s'engagent à continuer à produire et utiliser des résultats.
<input checked="" type="checkbox"/>	B	La mise en œuvre se base en grande partie sur la SMCL et d'autres structures locales pertinentes, impliquées elles 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.
<input type="checkbox"/>	C	Le projet recourt principalement à des arrangements ponctuels et à la SMCL 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.
<input type="checkbox"/>	D	Le projet dépend totalement des structures ponctuelles n'offrant aucune perspective de durabilité. Des changements fondamentaux sont requis pour garantir la durabilité.
4.3 Quel est le niveau d'appui politique fourni et le degré d'interaction entre le projet et le niveau politique ?		
<input type="checkbox"/>	A	Le projet bénéficie de l'appui intégral de la politique et des institutions, et cet appui se poursuivra.
<input checked="" type="checkbox"/>	B	Le projet 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 gêné par ceux-ci, et cet appui se poursuivra vraisemblablement.
<input type="checkbox"/>	C	La durabilité du projet est limitée par l'absence d'appui politique. Des mesures correctives sont requises.
<input type="checkbox"/>	D	Les politiques ont été et seront vraisemblablement en contradiction avec le projet. Des changements fondamentaux s'avèrent nécessaires pour garantir la durabilité du projet.
4.4 Dans quelle mesure le projet contribue-t-il à la capacité institutionnelle et de gestion ?		
<input type="checkbox"/>	A	Le projet est intégré 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).
<input checked="" type="checkbox"/>	B	La gestion du projet 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.
<input type="checkbox"/>	C	Le projet 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.
<input type="checkbox"/>	D	Le projet 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.

Critères	Note
Pertinence	A
Efficacité	A
Durabilité	D
Effcience	A

2.3 Output 1

2.3.1 Analyse des progrès réalisés

Output 1 : Les aéroports sont équipés						
Indicateurs	Valeur de la Baseline	Progrès année N-1	Progrès année N	Cible année N	Cible finale	Commentaires
Présence du matériel	0	90%		100%	100%	
Matériel opérationnel	0	70%		100%	100%	
État d'avancement des <u>principales</u> activités ⁵			État d'avancement :			
			A	B	C	D
1 Acquisition				x		
2 Transport				x		
3 Installation et calibrage				x		
Analyse des progrès réalisés par rapport à l'output : Analyser la dynamique entre les activités et l'atteinte probable de l'output (voir Guide de rapport des résultats).						
<i>Lien entre les activités et l'output. (Comment) les activités contribuent-elles (toujours) à l'atteinte de l'output (ne pas discuter des activités en tant que telles ?) :</i>			Le matériel mis à disposition et acquis par Bruxelles et le projet est destiné à l'équipement des aéroports de Kolwezi, Mbuji Mayi et Lubumbashi.			
<i>Progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'output (sur la base d'indicateurs) :</i>			Hormis les tracteurs, Giro broyeuses, balayeuses et 1 petit matériel de secours, tous les autres équipements sont acquis, transportés, installés et opérationnels dans les aéroports ciblés.			
<i>Difficultés qui se sont présentées, facteurs d'influence (positive ou négative) :</i>			Les opérations douanières, le transport vers Mbuji Mayi et le manque de motivation de certains partenaires.			
<i>Résultats inattendus (positifs ou négatifs) :</i>			La présence à l'aéroport de Kolwezi et l'aéroport de Mbuji Mayi des véhicules anti incendie en pannes et non opérationnels.			

2.3.2 Exécution budgétaire

Le montant relatif à cet output est de 1.050.000 € repartit comme suit :

- € 800.000 pour les acquisitions
- € 150.000 pour le transport de matériel
- € 100.000 pour l'installation et calibrage du matériel.

La ligne budgétaire « acquisitions » est exécutée à 35% mais en réalité à 51% en tenant compte des achats prévus dans le DTF. Un montant de 249 000 € n'est pas planifié.

⁵ 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.

La ligne « transport » réalise un taux d'exécution de 99% à la clôture du mois de décembre 12, alors qu'il y a encore quelques paiements à faire pour le transport de matériel à Mbuji Mayi et Kolwezi.

Le taux d'exécution de la ligne budgétaire « installation et calibrage » est de 76%.

2.3.3 Critères de qualité

Critères	Note
Efficienc	A
Efficacité	A
Durabilité	B

2.4 Output 2

2.4.1 Analyse des progrès réalisés

Output 2 : les utilisateurs sont formés						
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	Progrès année N-1	Progrès année N	Cible année N	Cible finale	Commentaires
Nombre de hommes / jours de formation et de certificats	37	38			37	Initialement prévu pour 37 certificats soit 17 pour Lubumbashi, 8 pour Kolwezi et 12 pour Mbuji Mayi, 38 certificats, justifié par un en plus pour Kolwezi, ont été remis aux participants au terme de la formation.
État d'avancement des <u>principales</u> activités			État d'avancement :		Commentaires (uniquement si C ou D comme valeur)	
			A	B		
1 Formation du personnel				x		
Analyse des progrès réalisés par rapport à l'output : Analyser la dynamique entre les activités et l'atteinte probable de l'output (voir Guide de rapport des résultats).						
<i>Lien entre les activités et l'output.</i>	Formation du personnel de service anti incendie pour l'utilisation de matériel mis à disposition.					
<i>Progrès réalisés par rapport à l'atteinte de l'output</i>	38 sapeurs-pompiers dont 17 de Lubumbashi, 12 de Mbuji Mayi et 9 de Kolwezi ont été formés.					
<i>Difficultés qui se sont présentées, facteurs d'influence (+ ou -) :</i>	Panne d'un camion anti incendie qui n'a pas facilité les exercices pendant la formation.					
<i>Résultats inattendus (positifs ou négatifs) :</i>	Deux techniciens radio ont été formés pour la maintenance de la radio balise NDB et équipements télécommunications installés à la tour de contrôle de Kolwezi. Aussi, la demande et la motivation des bénéficiaires pour le renforcement des capacités en statistique aéronautique et en utilisation et gestion/maintenance en rapport avec les équipements fournis.					

2.4.2 Exécution budgétaire

Le montant affecté pour cet output est de 70 000 euros. Les dépenses au 31 décembre 12 ont été chiffrées à 43 837 euros soit 63%. Elles ont consisté à la prise en charges des instructeurs de Brussels Airport Company (taxes aéroportuaires, logement, restauration...), les frais de mission, collation et transport pour les pompiers et techniciens de radio.

2.4.3 Critères de qualité

Critères	Note
Efficiences	A
Efficacité	A
Durabilité	A

3 Thèmes transversaux

3.1 Genre

De trois aéroports ciblés dans le cadre de cette intervention, un aéroport, en l'occurrence celui de Kolwezi, est dirigé par une femme. Le commandant de cet aéroport a eu à apporter autant que les deux hommes (commandants aéroports de Mbuji Mayi et Lubumbashi) dans cette intervention.

Aussi, une femme a bénéficié de la formation organisée pour les pompiers à Lubumbashi dans le cadre de l'intervention et a connu le même traitement que ses collègues hommes.

3.2 Environnement

L'intervention porte dans l'ensemble sur les équipements de lutte anti incendie et d'aide à la navigation qui n'ont aucun impact sur le bruit que font les avions. Quand bien même l'environnement dans le secteur aérien ne porte pas seulement sur le bruit, les équipements fournis aux aéroports ne causent aucune perturbation à l'environnement.

3.3 Autre

4 Pilotage et apprentissage

4.1 Plan d'action

Plan d'action	Source	Acteur	Date limite
<i>Description de l'action/la décision à prendre.</i>	<i>Le sous-chapitre auquel l'action/la décision se réfère (p. ex., 2.4)</i>	<i>Le responsable de la prise de décision/action</i>	<i>p. ex., Q1, Q2, Q3 ou Q4 de l'année N+1</i>
Préparation d'un cahier des charges pour la construction des abris pour camions anti incendie à Kolwezi et Mbuji Mayi suivant les normes de la RVA	2.3	RVA	Q1 2013
Construction abris pour camions anti incendie à Kolwezi et Mbuji Mayi	2.3	CTB	Q 2 2013
Calibrage en vol de la radiobalise NDB de Kolwezi	2.3	RVA	Q1 2013
Préparation dossier d'appel d'offres pour procédures GNSS et suivi activité.	2.3	CTB	Q1 & 2 2013
Enlèvement d'urgence et transport à Kolwezi et Mbuji Mayi du petit matériel de secours expédié de Bruxelles le 20/11/12 et arrivé à Lubumbashi le 03/12/12.	2.3	CTB	Q1 2013
Formation d'un mécanicien de la RVA dans l'utilisation et l'entretien/maintenance des camions anti incendie de marque FAUN fournis à l'aéroport de Kolwezi et Mbuji Mayi.	2.4	CTB	Q2 2013

4.2 Enseignements tirés

Enseignements tirés	Public cible
Mener une intervention en partenariat avec d'un côté des partenaires qui ont des délais à respecter et vous mettent sous pression et de l'autre des partenaires sans motivation aucune, peu performants, bureaucratiques, impayés depuis plusieurs mois, qui constituent une sorte de pesanteur, nécessitent beaucoup d'énergie, diplomatie, présences sur terrain, interactivités/interactions. En tenir compte lors des formulations et recrutement.	Représentation et siège/CTB

5 Annexes

5.1 Cadre logique d'origine

Voir DTF

5.2 Cadre logique mis à jour

IDEM

5.3 Aperçu des MoRe Results

Résultats ou indicateurs du cadre logique modifiés au cours des 12 derniers mois ?	Non
Rapport de <i>Baseline</i> enregistré dans PIT ?	Non
Planning de l'EMP	pas planifié
Planning de l'évaluation finale	15/05/2013
Missions de backstopping depuis le 01/01/2012	Aucune

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

Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1116011								
Project Title :		Acquisition de matériels et d'équipements aéroportuaires						
Budget Version:		C01						
Currency :		EUR						
YM :		Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing						
		Year to month : 31/01/2013						
Status	Fin Mode	Amount	Start to 2012	Expenses 2013	Total	Balance	% Exec	
A APPLI À LA RVA		1.120.000,00	548.104,56	1.263,38	550.357,94	509.632,06	45%	
01 L'équipement est livré et opérationnel		1.050.000,00	505.257,48	1.245,59	506.513,08	543.486,92	48%	
	01 Acquisition	REGIE	800.000,00	280.072,78	0,00	280.072,78	519.927,24	35%
	02 Transport de matériel	REGIE	150.000,00	148.856,19	1.245,59	150.101,78	-101,78	100%
	03 Installation et calibration du matériel	REGIE	100.000,00	76.338,54	0,00	76.338,54	23.661,46	76%
02 Les utilisateurs sont formés		70.000,00	43.837,07	17,79	43.854,86	26.145,14	63%	
	01 Formation	REGIE	70.000,00	43.837,07	17,79	43.854,86	26.145,14	63%
X RÉSERVE BUDGÉTAIRE		11.600,00	0,00	0,00	0,00	11.600,00	0%	
01 Réserve budgétaire		11.600,00	0,00	0,00	0,00	11.600,00	0%	
	01 Réserve budgétaire	REGIE	11.600,00	0,00	0,00	0,00	11.600,00	0%
Z MOYENS GÉNÉRAUX		115.400,00	58.490,83	4.567,17	64.058,10	54.341,90	54%	
01 Frais ressources humaines CTB		61.000,00	34.745,04	2.968,83	37.714,37	13.285,63	74%	
	01 Chef de projet national	REGIE	42.000,00	27.587,04	2.367,18	29.954,22	12.045,78	71%
	02 Comptable (partiel)	REGIE	9.000,00	7.158,50	601,65	7.760,15	1.239,85	86%
02 Frais de suivi et évaluation		20.000,00	0,00	0,00	0,00	20.000,00	0%	
	01 Audit	REGIE	5.000,00	0,00	0,00	0,00	5.000,00	0%
	02 Backstopping	REGIE	5.000,00	0,00	0,00	0,00	5.000,00	0%
	03 Evaluation	REGIE	10.000,00	0,00	0,00	0,00	10.000,00	0%
03 Investissements		10.000,00	798,74	0,00	798,74	9.203,26	8%	
	01 Motos	REGIE	6.000,00	0,00	0,00	0,00	6.000,00	0%
		REGIE	1.250.000,00	608.595,40	5.830,55	614.426,04	635.573,96	49%
		COGEST						
		TOTAL	1.250.000,00	608.595,40	5.830,55	614.426,04	635.573,96	49%



Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1116011 Printed on maandag 11 februari 2013

page: 1

Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1116011

Project Title : **Acquisition de matériels et d'équipements aéroportuaires**
 Budget Version: **C01**
 Currency : **EUR** Year to month : 31/01/2013
 YTM : **Report includes all closed transactions until the end date of the chosen closing**

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2012	Expenses 2013	Total	Balance	% Exec
02 Informatique		REGIE	3.000,00	796,74	0,00	796,74	2.203,26	27%
03 Mobilier		REGIE	1.000,00	0,00	0,00	0,00	1.000,00	0%
04 Frais de fonctionnement			37.400,00	23.948,86	1.598,34	25.546,99	11.853,01	68%
01 Frais bureau (loyer, télécom, services, transport, ...)		REGIE	24.000,00	14.935,22	1.035,20	15.970,42	6.029,58	67%
02 Missions		REGIE	10.000,00	8.591,06	453,14	9.044,20	955,80	90%
03 Frais financiers		REGIE	2.400,00	413,17	110,00	523,17	1.876,83	22%
04 Organisation des SMCL		REGIE	1.000,00	8,20	0,00	8,20	990,80	1%
		REGIE	1.250.000,00	606.566,49	5.830,55	614.426,04	635.573,96	49%
		COGEST						
		TOTAL	1.250.000,00	606.566,49	5.830,55	614.426,04	635.573,96	49%

Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1116011 Printed on maandag 11 februari 2013

page: 2

5.5 Ressources

Voir tableau récapitulatif en annexe. Tout le matériel est disponible auprès des bénéficiaires sauf les tracteurs, giro broyeuse, balayeuses (en cours de livraison), les runway/taxi way lights (à fournir par le projet BAD), les Airport shelters pour protéger le camions anti-incendie, les procédures d'approche GNSS, les approches 'flight checks' GNSS, extincteurs portables 20 kg et autre petit matériel de secours (à la douane Lubumbashi).

5.6 Décisions prises par la SMCL et suivi

La seule SMCL qui a eu lieu est celle de l'approbation du DTF. En absence d'une CS il n'y a pas eu d'autres SMCL.