



**CTB**



# **RAPPORT DES RESULTATS 2013**

## **INTERVENTION RDC 1116011 - RVA**



<b>ACRONYMES.....</b>	<b>3</b>
<b>1 APERÇU DE L'INTERVENTION (MAX. 2 PAGES).....</b>	<b>4</b>
1.1 FICHE D'INTERVENTION.....	4
1.2 EXECUTION BUDGETAIRE.....	4
1.3 AUTOEVALUATION DE LA PERFORMANCE.....	5
1.3.1 <i>Pertinence</i> .....	5
1.3.2 <i>Efficacité</i> .....	5
1.3.3 <i>Efficiéce</i> .....	5
1.3.4 <i>Durabilité potentielle</i> .....	5
1.4 CONCLUSIONS.....	6
<b>2 MONITORING DES RESULTATS.....</b>	<b>7</b>
2.1 ÉVOLUTION DU CONTEXTE.....	7
2.1.1 <i>Contexte général</i> .....	7
2.1.2 <i>Contexte institutionnel</i> .....	7
2.1.3 <i>Contexte de gestion : modalités d'exécution</i> .....	7
2.1.4 <i>Contexte HARMO</i> .....	7
2.2 PERFORMANCE DE L'OUTCOME.....	8
2.2.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	8
2.2.2 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	8
2.2.3 <i>Impact potentiel</i> .....	9
2.3 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 1.....	10
2.3.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	10
2.3.2 <i>État d'avancement des principales activités</i> .....	10
2.3.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	10
2.4 PERFORMANCE DE L'OUTPUT 2.....	11
2.4.1 <i>Progrès des indicateurs</i> .....	11
2.4.2 <i>État d'avancement des principales activités</i> .....	11
2.4.3 <i>Analyse des progrès réalisés</i> .....	11
2.5 THEMES TRANSVERSAUX.....	11
2.6 GESTION DES RISQUES.....	12
<b>3 PILOTAGE ET APPRENTISSAGE.....</b>	<b>13</b>
3.1 REORIENTATIONS STRATEGIQUES.....	13
3.2 RECOMMANDATIONS.....	13
3.3 ENSEIGNEMENTS TIRES.....	13
<b>4 ANNEXES.....</b>	<b>14</b>
4.1 CRITERES DE QUALITE.....	14
4.2 DECISIONS PRISES PAR LE COMITE DE PILOTAGE ET SUIVI.....	17
4.3 CADRE LOGIQUE MIS A JOUR.....	18
4.4 APERÇU DES MORE RESULTS.....	18
4.5 RAPPORT « BUDGET VERSUS ACTUELS (Y – M) ».....	19

## ACRONYMES

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

# 1 Aperçu de l'intervention (max. 2 pages)

## 1.1 Fiche d'intervention

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

## 1.2 Exécution budgétaire

	Budget en €	Dépenses en €		Solde (€)	Taux de déboursement à la fin de l'année 2013
		Années précédentes : 2012	Année couverte par le rapport		
<b>Total</b>	1.250.000	609 739,47	115 450,53	524 810,00	58%
<b>Output 1</b>	1.050.000	506 765,47	82 734,53	460 500,00	56% <sup>1</sup>
<b>Output 2</b>	70.000	43 483,07	396,93	26 120,00	63%
<b>Moyens Généraux</b>	118.400	59 490,93	32 319,07	38 190,00	71%

<sup>1</sup> A la fin de 2013 il y avait un engagement sur le résultat 1 d'environ 200.000 € (marché tracteurs et accessoires)

## 1.3 Autoévaluation de la performance

### 1.3.1 Pertinence

	<b>Performance</b>
<b>Pertinence</b>	<b>B</b>

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

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

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

### 1.3.2 Efficacité

	<b>Performance</b>
<b>Efficacité</b>	<b>C</b>

En ce qui concerne la disponibilité du matériel et services requises par le projet on peut constater que la livraison de l'équipement et matériel venant de la Belgique n'a pas connu des problèmes majeurs. Cependant le marché pour les tracteurs et accessoires lancé en RDC a connu un retard de plus de 9 mois, problème entièrement au niveau du fournisseur. Ces engins seront livrés au début de 2014.

Plusieurs actions et/ou expertise demandés de la RVA ont connu des grands retards ou attendent une réponse jusqu'à ce jour ce qui affecte l'avancement des activités.

Une fausse manipulation des gros engins avant la formation des chauffeurs a causé un problème mécanique qui est difficile à rectifier par manque d'expertise et des pièces.

### 1.3.3 Efficience

	<b>Performance</b>
<b>Efficience</b>	<b>B</b>

Malgré les retards mentionnés ci-dessus, l'outcome du projet sera atteint vers la fin de l'année 2014. Entretemps un quatrième aéroport a été ajouté à l'objectif spécifique.

### 1.3.4 Durabilité potentielle

	<b>Performance</b>
<b>Durabilité potentielle</b>	<b>B</b>



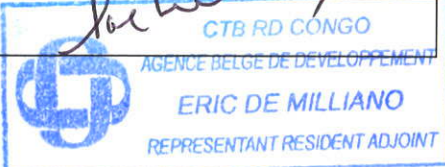
Il n'a pas été facile de mobiliser la contribution et l'expertise de la Régie des

Voies Aérienne – RVA pour certains activités du projet (voir aussi annexe 4.2)  
 La durabilité financière et économique à long terme dépendra des moyens qui seront réservés et utilisés pour l'entretien et le remplacement éventuel de l'équipement et matériel achetés dans le cadre du projet. A cet effet il n'existe pas une forte tradition de l'administration Congolaise en la matière.

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

### 1.4 Conclusions

- Le projet reste pertinent bien que les interventions dans le secteur aérienne ne font pas parti du Programme Indicatif de Coopération 2010-2013 entre la Belgique et la République Démocratique du Congo ;
- L'efficacité du projet pose problème suite à des délais de livraison d'équipement sur le marché national qui a mené retard de livraison de plus de 9 mois ;
- La durabilité financière et économique à long terme dépendra des moyens disponibles pour l'entretien et le remplacement du matériel et les engins.

Fonctionnaire exécution nationale	Fonctionnaire exécution CTB
<p><b>Jean-Baptiste MAYELEMBE</b></p> 	<p><b>Eric de Milliano</b></p>  

## **2 Monitoring des résultats**

### **2.1 Évolution du contexte**

#### **2.1.1 Contexte général**

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

#### **2.1.2 Contexte institutionnel**

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

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

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

#### **2.1.3 Contexte de gestion : modalités d'exécution**

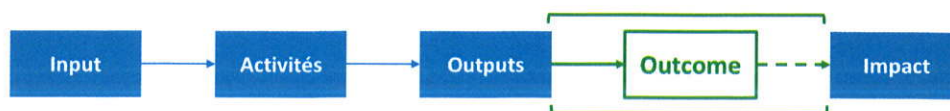
Dans un contexte d'un état fragile et pour un projet qui consiste surtout de l'acquisition de matériel, des opérations logistique et des formations du personnel des aéroports ciblés, la modalité d'exécution en régie semble être approprié.

#### **2.1.4 Contexte HARMO**

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

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

## 2.2 Performance de l'outcome



### 2.2.1 Progrès des indicateurs

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

#### Commentaires :

Au début de l'intervention, les normes de l'OACI se trouvent au plus bas niveau et le progrès attendu est l'atteinte partielle de certains standards minimum de l'annexe 14 de l'OACI, il s'agit principalement d'atteindre les standards au niveau de la sécurité anti-incendie, au niveau de la navigation, au niveau de sécurité des pistes d'atterrissage (control des oiseaux ou FLYCO, balayage régulier, tondre des herbes autour des pistes) et la disponibilité d'une ambulance. Tous les matériels de navigation, d'anti incendie, les véhicules FLYCO et les ambulances dans les aéroports de Lubumbashi, Kolwezi et Mbuji-Mayi ont été fournis. Les tracteurs et accessoires pour l'entretien des pistes et ses abords seront livrés au début de 2014.

La décision d'étendre les activités du projet vers l'aéroport de Kisangani a été prise vers la fin de 2013. Ce dernier aéroport sera audité début 2014 ce qui permettra de définir les besoins en matériel de sécurité.

### 2.2.2 Analyse des progrès réalisés

L'outcome est défini comme suite : 'améliorer la fiabilité et la sécurité des aéroports de Kolwezi, de Mbuji –Mayi, de Lubumbashi (et de Kisangani)'. En termes de fiabilité un progrès significatif peut être constaté et ceci est un résultat de l'installation de l'antenne NDB à l'aéroport de Kolwezi. Cette antenne permet un trafic aérien sur la route Lubumbashi – Mbuji-Mayi – Kinshasa dans des conditions atmosphériques moins favorable.

Sur le point de vu sécurité le progrès est encore plus visible pour les trois aéroports :

- Pas de petit matériel anti-incendie avant le projet ←→ matériel complet
- Pas de camions anti-incendie à Kolwezi et Mbuji-Mayi ←→ deux camions anti-incendie dans les deux aéroports
- Pas de FLYCO dans les 3 aéroports ← → présence de FLYCO dans les aéroports de Lubumbashi, Kolwezi et Mbuji-Mayi
- Pas d'ambulance dans les 3 aéroports sus – mentionnés ← → présence d'ambulances



Par rapport au processus de changement envisagé, l'objectif serait que les aéroports ciblés par le projet serviraient comme pilote et exemple pour les autres aéroports en termes d'amélioration de la sécurité aérienne dans tout le territoire de la République Démocratique du Congo. L'état de lieu présenté dans les chapitres 2.1 indiquent que ce n'est pas encore le cas.

Les difficultés rencontrées sont les suivantes :

- Domaine technique assez spécifique pour laquelle l'expertise est difficile à trouver. Les camions anti-incendie FAUN servent comme exemple : la technologie utilisée dans ces véhicules est complètement différent des camions 'ordinaires' et ce type de camion n'est plus fabriqué ce qui pose un problème en pièce détachées. Il reste très peu de mécaniciens qui peuvent réparer ces camions et former des autres dans l'entretien et la manipulation de ces engins.
- La logistique, surtout en ce qui concerne l'acheminement des gros engins vers Kolwezi et Mbuji-Mayi (routes en mauvaise état et/ou même absent)
- Pour les marchés public exécutés en RDC : fournisseur qui n'a pas du tout respecté le délai de livraison (plus de 9 mois).

### 2.2.3 Impact potentiel

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

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

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

## 2.3 Performance de l'output 1



### 2.3.1 Progrès des indicateurs

Output 1 : R1 : Les aéroports sont équipés					
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	Valeur année N-1	Valeur année N	Cible année N	Cible finale
L'équipement est fourni, installé et calibré	0	25%	55%	80%	100%

### 2.3.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités <sup>2</sup>	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1. Acquisition de l'équipement		X		
2. Transport de l'équipement	X			
3. Installation et calibrage de l'équipement		X		

### 2.3.3 Analyse des progrès réalisés

A à l'exception d'un lot de tracteurs et accessoires, tous les équipements prévus pour les aéroports de Kolwezi, Lubumbashi et Mbuji-Mayi ont été achetés et livrés sur place.

La responsabilité pour le retard du lot manquant incombe au fournisseur : le marché avait été attribué en janvier 2013 pour livraison vers mi-2013. Le matériel sera finalement livré au mois de mars 2014.

Une autre commande d'équipement pour l'aéroport de Kisangani se fera pendant le premier trimestre 2014. Les besoins seront déterminés par un audit de cet aéroport qui est planifié en février 2014.

Entretemps un nouveau réglage et une petite réparation de l'antenne NDB à Kolwezi s'avère nécessaire. La CTB est en train de localiser l'expertise pour ce travail. Il en est de même pour la réparation d'un des camions anti-incendie FAUN.

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

## 2.4 Performance de l'output 2

### 2.4.1 Progrès des indicateurs

Output 2 : Les utilisateurs sont formés					
Indicateurs	Valeur de la <i>Baseline</i>	Valeur année N-1	Valeur année N	Cible année N	Cible finale
1. Nombre de hommes / jours de formation	0	228	0	10	238
2. Nombre de certificats donnés	0	228	0	10	238

### 2.4.2 État d'avancement des principales activités

État d'avancement des <u>principales</u> activités <sup>3</sup>	État d'avancement :			
	A	B	C	D
1. Formation du personnel		X		

### 2.4.3 Analyse des progrès réalisés

Les équipes anti-incendie des aéroports de Kolwezi, Lubumbashi et Mbuji-Mayi ont été formées par une équipe de formateurs venant de Bruxelles Airport. La formation d'un mécanicien pour les engins anti-incendie FAUN n'était pas prévue mais sera organisée en 2014.

## 2.5 Thèmes transversaux

Les thèmes transversaux n'ont pas été pris en compte dans le DTF.

<sup>3</sup> A : Les activités sont en avance  
B : Les activités sont dans les délais  
C : Les activités sont retardées ; des mesures correctives doivent être prises.  
D : Les activités ont pris un sérieux retard (plus de 6 mois). Des mesures correctives majeures sont requises.

## 2.6 Gestion des risques

Aucun risque n'a été identifié dans le Document Technique et Financier (DTF).

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	Statut
Retard livraison tracteurs, broyeurs et balayeuses	Juin 2013	Opérationnel	100%	réputation		Contact avec fournisseur	CTB	-	Equipement arrivé à Dar es Salaam vers la fin de 2013. Livraison/formation début 2014	OK
Difficulté de trouver un expert pour la réparation et l'entretien des engins anti-incendie FAUN, et pour la formation d'un mécanicien national dans la matière. Trouver pièces de rechange pour ces engins.	Début 2013	Opérationnel	80%	Equipement non fonctionnel		Recherche des experts dans les aéroports belges (Charleroi, Anvers)	CTB	1er trimestre 2014	En cours	NOK
						Recherche des pièces à travers FAUN et sur le marché local (FAUN est aussi active dans le secteur minier)	CTB	1er trimestre 2014	En cours	
Une partie du matériel livré vient de Brussels Airport Company – (BAC) et Belgocontrol. Il s'agit de matériel de deuxième main. Bien que le matériel est en bon état, le risque de panne est élevé. La disponibilité d'expertise pour l'entretien et la disponibilité de pièces de rechange pourrait poser des problèmes.	Au cours de 2013	Opérationnel	50%	Equipement non fonctionnel		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilité d'une liste des experts</li> <li>- Liste de sources des pièces de rechange</li> <li>- Formation personnel RVA</li> </ul>	CTB	1er trimestre 2014	En cours	

## 3 Pilotage et apprentissage

### 3.1 Réorientations stratégiques

La stratégie décrit dans le DTF reste valable et consistait (i) de saisir l'opportunité de la mise à disposition par Brussels Airport Company et Belgocontrol du matériel de deuxième main mais en bon état opérationnel, ainsi que leurs expertises respectives dans le domaine de la sécurité aérienne. La CTB devrait en assurer le transport de Bruxelles vers la RDC, et (ii) d'aligner le projet sur le plan d'action entre Brussels Airlines, à travers Korongo Airlines, avec la RVA. Les dons de matériel de deuxième main étaient complétés par des achats de matériel neuf et des formations des partenaires dans l'utilisation correcte de l'équipement et le matériel.

Les objectifs du projet seront atteints avant la fin de 2014. Une réorientation stratégique ne s'avère pas nécessaire.

### 3.2 Recommandations

Recommandations	Acteur	Date limite	Statut
Extension du projet sur l'aéroport de Kisangani / Bangoka	RVA : demande COMPAR : approbation	Fin 2013	OK
Cahier de Charge abri pour camions anti-incendie à Kolwezi et Mbuji-Mayi	RVA	Q2 2013	NOK
Construction abris	CTB : en attente CdC	Q3 2013	NOK
Obtention document officiel de non calibrage en vol de la radiobalise NDB à Kolwezi	RVA	Q2 2013	NOK
TdR procédures GNSS	RVA	Q2 2013	NOK
Assurer dernière livraison petit matériel	CTB	Q3 2013	OK
Formation	CTB	Q3 2013	NOK
Livraison tracteurs et accessoires et formation	CTB / ITAL motors	Q3 2013	NOK

### 3.3 Enseignements tirés

Enseignements tirés	Public cible
Même si le matériel mise à la disposition par l'aéroport de Bruxelles et Belgocontrol était en bon état et opérationnel, il faut peut-être prêter plus d'attention sur la durabilité en termes de disponibilité d'expertise pour la formation en entretien et la réparation de ces équipements, et la disponibilité des pièces de rechange.	Parties prenantes
Un projet d'une durée de deux ans demande une présence d'Assistance Technique (perlée ?) pour la même période	CTB
Projets hors des secteurs de concentration demandent plus de temps et d'attention parce que l'expertise technique nécessaire est souvent très spécifique et difficile à trouver	CTB / DGD

## 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.					
Évaluation de la PERTINENCE : note totale		A	B	C	D
			X		
1.1 Quel est le degré de pertinence actuel de l'intervention ?					
	A	Clairement toujours ancré dans les politiques nationales et la stratégie belge, satisfait aux engagements en matière d'efficacité de l'aide, extrêmement pertinent par rapport aux besoins du groupe cible.			
X	B	S'inscrit toujours bien dans les politiques nationales et la stratégie belge (sans être toujours explicite), relativement compatible avec les engagements en matière d'efficacité de l'aide, pertinent par rapport aux besoins du groupe cible.			
	C	Quelques questions par rapport à la cohérence avec les politiques nationales et la stratégie belge, l'efficacité de l'aide ou la pertinence.			
	D	Contradictions avec les politiques nationales et la stratégie belge, les engagements en matière d'efficacité de l'aide ; la pertinence vis-à-vis des besoins est mise en doute. Des changements majeurs sont requis.			
1.2 La logique d'intervention, telle qu'elle est conçue actuellement, est-elle toujours la bonne ?					
	A	Logique d'intervention claire et bien structurée ; logique verticale des objectifs réalisable et cohérente ; indicateurs appropriés ; risques et hypothèses clairement identifiés et gérés ; accompagnement de sortie d'intervention mis en place (si cela est applicable).			
X	B	Logique d'intervention appropriée bien qu'elle puisse avoir besoin de certaines améliorations en termes de hiérarchie d'objectifs, d'indicateurs, de risques et hypothèses.			
	C	Les problèmes par rapport à la logique d'intervention peuvent affecter la performance d'une intervention et sa capacité à contrôler et évaluer les progrès ; améliorations requises.			
	D	La logique d'intervention est erronée et nécessite une révision en profondeur pour que l'intervention puisse espérer aboutir.			
2. EFFICIENCE DE LA MISE EN ŒUVRE JUSQU'À CE JOUR : le degré dans lequel les ressources de l'intervention (fonds, expertise, temps, etc.) ont été converties en résultats de façon économe.					
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins deux 'A', pas de 'C' ni de 'D' = A ; Deux fois un 'B', pas de 'C' ni de 'D' = B ; Au moins un 'C', pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D</i>					
Évaluation de l'EFFICIENCE : note totale		A	B	C	D
				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.			
	B	La plupart des inputs sont disponibles dans des délais raisonnables et ne nécessitent pas d'ajustements budgétaires considérables. Une certaine marge d'amélioration est cependant possible.			
X	C	La disponibilité et l'utilisation des inputs posent des problèmes qui doivent être résolus, sans quoi les résultats pourraient courir certains risques.			
	D	La disponibilité et la gestion des inputs comportent de sérieuses lacunes qui menacent l'atteinte des résultats. Des changements considérables sont nécessaires.			

<b>2.2 Dans quelle mesure la mise en œuvre des activités est-elle correctement gérée ?</b>	
	<b>A</b> Les activités sont mises en œuvre dans les délais.
	<b>B</b> La plupart des activités sont dans les délais. Certaines sont retardées, mais cela n'a pas d'incidence sur la fourniture des outputs.
<b>X</b>	<b>C</b> Les activités sont retardées. Des mesures correctives sont nécessaires pour permettre la fourniture sans trop de retard.
	<b>D</b> Les activités ont pris un sérieux retard. Des outputs ne pourront être fournis que moyennant des changements majeurs dans la planification.
<b>2.3 Dans quelle mesure les outputs sont-ils correctement atteints ?</b>	
	<b>A</b> 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>B</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.
<b>X</b>	<b>C</b> Certains outputs ne s(er)ont pas livrés à temps ou de bonne qualité. Des ajustements sont nécessaires.
	<b>D</b> 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.

<b>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</b>				
<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>				
<b>Évaluation de l'EFFICACITÉ : note totale</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>
		<b>X</b>		
<b>3.1 Tel qu'il est mis en œuvre actuellement, quelle est la probabilité que l'outcome soit réalisé ?</b>				
	<b>A</b>	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>X</b>	<b>B</b>	L'outcome sera atteint avec quelques minimales restrictions ; les effets négatifs (s'il y en a) n'ont pas causé beaucoup de tort.		
	<b>C</b>	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.		
	<b>D</b>	L'intervention n'atteindra pas son outcome, à moins que d'importantes mesures fondamentales soient prises.		
<b>3.2 Les activités et les outputs sont-ils adaptés (le cas échéant) dans l'optique de réaliser l'outcome ?</b>				
	<b>A</b>	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>X</b>	<b>B</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.		
	<b>C</b>	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.		
	<b>D</b>	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.		

<b>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).</b>				
<i>Procédez comme suit pour calculer la note totale du présent critère de qualité : Au moins 3 'A', pas de 'C' ni de 'D' = A; Maximum 2 'C', pas de 'D' = B ; Au moins 3 'C', pas de 'D' = C ; Au moins un 'D' = D</i>				
Évaluation de la DURABILITÉ POTENTIELLE : note totale	A	B	C	D
		X		
<b>4.1 Durabilité financière/économique ?</b>				
	A	La durabilité financière/économique est potentiellement très bonne : les frais liés aux services et à la maintenance sont couverts ou raisonnables ; les facteurs externes n'auront aucune incidence sur celle-ci.		
	B	La durabilité financière/économique sera vraisemblablement bonne, mais des problèmes peuvent survenir en raison notamment de l'évolution de facteurs économiques externes.		
X	C	Les problèmes doivent être traités en ce qui concerne la durabilité financière soit en termes de frais institutionnels ou liés aux groupes cibles, ou encore d'évolution du contexte économique.		
	D	La durabilité financière/économique est très discutable, à moins que n'interviennent des changements majeurs.		
<b>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 ?</b>				
	A	Le Comité de pilotage et d'autres structures locales pertinentes sont fortement impliqués à tous les stades de la mise en œuvre et s'engagent à continuer à produire et utiliser des résultats.		
	B	La mise en œuvre se base en grande partie sur le Comité de pilotage et d'autres structures locales pertinentes impliqués eux aussi, dans une certaine mesure, dans le processus décisionnel. La probabilité d'atteindre la durabilité est bonne, mais une certaine marge d'amélioration est possible.		
X	C	L'intervention recourt principalement à des arrangements ponctuels et au Comité de pilotage et d'autres structures locales pertinentes en vue de garantir la durabilité. La continuité des résultats n'est pas garantie. Des mesures correctives sont requises.		
	D	L'intervention dépend totalement des structures ponctuelles n'offrant aucune perspective de durabilité. Des changements fondamentaux sont requis pour garantir la durabilité.		
<b>4.3 Quels sont le niveau d'appui politique fourni et le degré d'interaction entre l'intervention et le niveau politique ?</b>				
	A	L'intervention bénéficie de l'appui intégral de la politique et des institutions, et cet appui se poursuivra.		
X	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.		
<b>4.4 Dans quelle mesure l'intervention contribue-t-elle à la capacité institutionnelle et de gestion ?</b>				
	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.		
X	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 prises					Action			Suivi	
Décision prise	Période d'identification	Timing	Source	Acteur	Action(s)	Resp.	Date limite	Avancement	Statut
Extension du projet sur l'aéroport de Kisangani /Bangoka	SMCL mai 2013	2013		RVA	Demande de la RVA au COMPAR	RVA	na	Lettre reçu 8 octobre 2013	OK
Cahier de Charge abri pour camions anti-incendie à Kolwezi et Mbuji-Mayi	SMCL mai 2013	2013		RVA	Préparation d'un CdC pour la construction des abris suivant les normes de la RVA	RVA	Q2 2013	CdC pas reçu	NOK
Construction abris	DTF	2013		CTB	Construction abris pour camions anti incendie à Kolwezi et MbujiMayi	CTB	Q3 2013	En attente CdC	NOK
Nécessité de calibrage en vol du NDB Kolwezi	SMCL mai 2013	2013		RVA	Obtention document officiel de non calibrage en vol de la radiobalise NDB de Kolwezi	RVA	Q2 2013	Document pas reçu	NOK
TdR procédures GNSS		2013		RVA	Pour préparation dossier d'appel d'offres pour procédures GNSS et suivi activité.	RVA	Q2 2013	TdR pas reçu	NOK
Assurer dernière livraison petit matériel	Q2 2013	2013		CTB	Livraison du petit matériel de secours	CTB	Q2 2013	Matériel livré	OK
Formation	Q3 2013	2013		CTB	Formation mécanicien RVA pour entretien camions anti incendie de marque FAUN	CTB	Q2 2013	Impossibilité de trouver experts FAUN pour la formation	NOK
Livraison tracteurs et accessoires et formation	Q3 2013	2013		CTB	Livrer et former sur place	CTB	Q3 2013	Défaut du fournisseur	NOK

### 4.3 Cadre logique mis à jour

Le cadre logique n'a pas connu de changements profonds.

### 4.4 Aperçu des MoRe Results

Résultats ou indicateurs du cadre logique modifiés au cours des 12 derniers mois ?	Pas de modifications
Rapport <i>Baseline</i> enregistré dans PIT ?	Pas de rapport baseline
Planning de la MTR (enregistrement du rapport)	Pas de MTR
Planning de l'ETR (enregistrement du rapport)	A combiner avec un autre ETR (en vue des coûts)
Missions de backstopping depuis le 01/01/2012	Il n'y a pas eu des missions de backstopping à partir du siège.

## 4.5 Rapport « Budget versus Actuals »

Budget vs Actuals (Year to Date, Last 5 years) of RDC1116011											
Project Title		Acquisition de matériels et d'équipements aéronautiques									
Budget Version :		C2									
Currency :		EUR									
YTD :		Report includes all valid transactions, registered up to today									
Account	Budget	FY 2010	FY 2011	2012	2013	2014	Fiscal Year		Total	Balance	% Bndc
							2015	2016			
<b>A AERVA S.A. RWA</b>		1,022,000.00			822,632.56	82,776.70		0.00	905,409.26	885,681.74	97%
<b>01 L'équipement est livré et opérationnel</b>		1,252,000.00			828,769.47	82,750.70		0.00	911,520.17	420,233.79	33%
01 Acquisition	RI CR	852,222.00			251,222.14	22,000.00		0.00	325,222.14	44,222.20	44%
02 Transport de matériel	RL CR	350,000.00			149,800.10	15,000.70		0.00	164,800.80	-10,447.02	10%
03 Installation et utilisation du matériel	REGIE	420,000.00			25,220.24			0.00	25,220.24	21,861.48	7%
02 Les utilisateurs sont formés		73,000.00			44,881.12	44.00		0.00	44,925.12	24,144.44	63%
04 Formation	REGIE	73,000.00			43,627.37	44.00		0.00	43,671.37	49,118.22	62%
<b>X Réserve budgétaire</b>		0.00			0.00			0.00	0.00	0.00	0%
01 Réserve budgétaire		0.00			0.00			0.00	0.00	0.00	0%
01 Réserve budgétaire	RI CR	0.00			0.00			0.00	0.00	0.00	0%
<b>Z Dépenses administratives</b>		23,000.00			60,152.01	32,227.01		-10.00	92,069.01	90,199.02	77%
01 Frais ressources humaines CTB		65,244.00			34,745.94	24,148.02		3.00	58,893.96	9,860.44	30%
01' Ours de programmation	REGIE	30,822.00			17,542.00	20,887.22		3.00	38,429.22	9,661.57	29%
02 Contrats de service	RI CR	14,422.00			7,919.51	1,688.63		0.00	9,608.14	3,000.97	25%
02 Frais de suivi et évaluation		16,222.00			0.00			0.00	0.00	15,222.00	0%
02' Audit	RI CR	3,000.00			0.00			0.00	0.00	3,000.00	0%
02' Benchmarking	REGIE	7.00			0.00			0.00	0.00	7.00	0%
02' Evaluation	REGIE	16,222.00			0.00			0.00	0.00	15,222.00	0%
03 Investissements		1,264.00			116.74			0.00	116.74	664.28	50%
03' Matériel	REGIE	864.00			0.00			0.00	0.00	864.00	0%
03' Matériel	REGIE	797.00			116.74			0.00	116.74	116.74	100%
03' Matériel	RI CR	2.00			0.00			0.00	0.00	0.00	0%
04 Frais de fonctionnement		45,396.00			22,940.55	3,175.9		-10.00	26,055.55	17,077.15	68%
01 Frais bureau, impr., internet, services	RI CR	21,700.00			14,959.00	2,147.02		-10.00	16,996.02	12,222.00	61%
02 Matériel	RI CR	14,868.00			3,823.06	4,828.88		0.00	8,651.94	2,426.21	30%
03 Frais Financiers	REGIE	1,410.00			458.47	1,997.81		0.00	2,456.28	427.141	32%
04 Organisation des ENCL		1,222.00			9.20	15.00		0.00	24.20	15.70	3%
	RPSIP	1,280,000.00			612,000.49	115,106.61		-10.00	727,106.44	324,613.12	28%
	COSENT										
	YTD	1,280,000.00			612,000.49	115,106.61		-10.00	727,106.44	324,613.12	28%