



CTB



RAPPORT FINAL

RDC1116011

PROJET D'EQUIPEMENTS AEROPORTUAIRES



Table des matières

<i>Table des matières</i>	2
<i>Acronymes</i>	3
<i>Aperçu de l'intervention</i>	4
Fiche d'intervention	4
<i>Appréciation générale</i>	5
<i>PARTIE 1 : Résultats atteints et enseignements tirés</i>	6
1 <i>Appréciation de la stratégie d'intervention</i>	6
1.1 Contexte	6
1.2 Changements significatifs dans la stratégie d'intervention	7
2 <i>Résultats atteints</i>	9
2.1 Matrice de Monitoring	9
2.2 Analyse des résultats	9
3 <i>Durabilité</i>	12
4 <i>Apprentissage</i>	13
4.1 Enseignements tirés	13
4.2 Recommandations	13
<i>PARTIE 2 : Synthèse du monitoring opérationnel</i>	15
5 <i>SUIVI DES DECISIONS PRISES PAR LE COMITE DE PILOTAGE</i>	15
6 <i>DEPENSES</i>	16
7 <i>Taux de décaissement de l'intervention</i>	18
8 <i>Personnel de l'intervention</i>	18
9 <i>Marchés publics</i>	19
10 <i>Accords d'exécution</i>	19
11 <i>Équipements</i>	20
12 <i>Cadre logique original tiré du DTF :</i>	23
13 <i>Matrice de monitoring complète</i>	24
14 <i>Outils et produits</i>	24

Acronymes

AAC	Autorité d'Aviation Civile
BA	Brussels Airlines
BAC	Brussels Airport Company
BAD	Banque Africaine de Développement
BM	Banque Mondiale
CSC	Cahier Spécial des Charges
CTB	Coopération Technique Belge
DGD	Direction Général de la Coopération au Développement
DGTA	Direction Générale du Transport Aérien
MINCIR	Ministère de la Coopération Internationale et Régionale
MONUSCO	Mission des Nations Unies en RD Congo
MTVC	Ministère des Transports et Voies de Communication
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ICAO)
OMD	Objectifs du Millénaire de Développement
PTF	Partenaires Techniques et Financiers
PV	Procès -Verbal
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

Aperçu de l'intervention

Fiche d'intervention

Intitulé de l'intervention	Projet d'équipements aéroportuaires (RVA)
Code de l'intervention	RDC 11 160 11
Localisation	Lubumbashi, Kolwezi, Mbuji-Mayi (et Kisangani depuis fin 2013)
Budget total	1 250 000 EUR
Institution partenaire	Régie des Voies Aériennes (RVA)
Date de début de la Convention spécifique	17 mars 2013
Date de démarrage de l'intervention/ Comité de pilotage d'ouverture	Mai 2012
Date prévue de fin d'exécution	Fin 2014
Date de fin de la Convention spécifique	17 mars 2016
Groupes cibles	Les aéroports de Lubumbashi, Kolwezi, Mbuji-Mayi et Kisangani
Impact	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	Les aéroports sont équipés
	Les utilisateurs des équipements sont formés

Appréciation générale

Description générale de l'intervention	
<p>La RVA a accompagné mise en œuvre du Projet en prenant les dispositions pertinentes.</p> <p>Elle salue l'appui de la CTB à l'effort de remise aux normes des aéroports ciblés par le projet.</p> <p>Elle indique néanmoins qu'en raison de leur usure antérieure, certains équipements n'ont pas pu atteindre le niveau de longévité souhaitée, particulièrement en ce qui concerne le gros matériel.</p>	<p>La CTB a su anticiper efficacement sur la mise en œuvre du projet afin d'obtenir des résultats dans les temps les plus rapprochés.</p> <p>Elle a particulièrement minimisé les moyens généraux dans tous les compartiments afin de conserver un maximum budgétaire pour la mise à disposition des matériels et équipements ainsi que la formation.</p> <p>Si les aéroports de Mbuji-Mayi et Lubumbashi ont pu être servis prioritairement et sans hésitations, la suite a été plus difficile vu les besoins divers et multiples des différents aéroports.</p> <p>Une commission mixte d'évaluation aurait pu être mise sur pied pour faire évoluer les discussions de manière objectivement neutres. C'est à ce stade que la convention spécifique est arrivée à échéance laissant les deux parties dans un sentiment d'incomplétude avec 20 % du budget non décaissé</p>
Appréciation générale de l'intervention	Appréciation générale de l'intervention
Insatisfaisante, en dépit de certains éléments positifs	Satisfaisante
Fonctionnaire exécution nationale	Fonctionnaire exécution CTB
<p>Mr BUHENDWA MUGARUKA</p> <p>Chef de Division NAVAIDS-RVA</p> 	<p>Patrick KAKWATA MISONGO</p> <p>Program Officer</p> 

PARTIE 1 : Résultats atteints et enseignements tirés

1 Appréciation de la stratégie d'intervention

1.1 Contexte

1.1.1 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%.

1.1.2 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.

1.1.3 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 logistiques et des formations du personnel des aéroports ciblés, la modalité d'exécution en régie semble être appropriée.

1.1.4 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.

1.2 Changements significatifs dans la stratégie d'intervention

Il n'y a pas eu des changements significatifs dans la stratégie de la mise en œuvre du projet. Les partenaires prévus dans le DTF sont restés les mêmes notamment : RVA, la CTB, le BAC, Belgo Control, Brussels Airlines et la DGTA. Chaque partie jouant son rôle.

Les rôles de chaque partie sont détaillés ci-dessous. :

RVA

La RVA est le maître d'ouvrage délégué du projet. Elle fait partie de l'unité d'exécution conjointe

La RVA s'engage à garder le personnel formé et l'équipement fourni aux aéroports ciblés par le projet. Elle s'engage aussi à entretenir l'équipement à ses frais et à prendre toutes les mesures nécessaires et adéquates pour la gestion et l'utilisation optimale de cet équipement.

AAC

L'Autorité de l'Aviation Civile, créée par décret le 10/06/2011, est l'organe de contrôle de l'aviation civile. En cette qualité, l'AAC veille (entre autres) à la sécurité et au respect de la réglementation de navigation en vigueur. L'AAC supervise les opérateurs aériens et les exploitants des aéroports (tel que la RVA).

L'AAC est sollicitée par la RVA pour les agréments, certifications et autorisations nécessaires afin de mettre en opération les équipements fournis dans le cadre du présent

CTB

La CTB assure la logistique (achat de matériel et transport) du projet. La CTB coordonne les partenaires du projet et à ce titre elle est le Maître d'œuvre.

Elle gère le budget de la coopération belge attribué à ce projet et les dépenses pour la mise en œuvre des activités. La CTB est responsable de la comptabilité du projet, de l'organisation des SMCL ainsi que du rapportage et des marchés publics.

BAC

Brussels Airport Company s'est engagée à fournir du matériel de deuxième main, notamment le matériel de services anti-incendie. BAC s'engage aussi à former les futurs utilisateurs du matériel « à prix coûtant » (c'est à dire que le projet paiera les déplacements, le logement et le per diem de l'équipe des formateurs). Il est clair que BAC, en tant qu'utilisateur précédent est le mieux placé pour donner cette formation.

Le service anti-incendie de BAC a déjà de l'expérience prouvée dans ces aspects dans plusieurs pays et contextes, notamment à Lubumbashi. La RVA a déjà réceptionné officiellement le matériel de BAC avec un document de transfert de propriété (« acte de cession » voir annexe), qui décharge BAC de la responsabilité du matériel. Le matériel est stocké à l'aéroport de Zaventem jusqu'au transport.

Belgocontrol

Belgocontrol s'est engagée à fournir du matériel de deuxième main, notamment le matériel de communication et de navigation. La RVA a réceptionné officiellement le matériel de Belgocontrol avec un document de transfert de propriété (« acte de cession »), qui décharge Belgocontrol de la responsabilité du matériel.

Brussels Airlines

Brussels Airlines, déjà partenaire avec la RVA à travers le plan d'action conjoint, continuera à suivre l'avancement de ce plan d'action, dans lequel s'inscrit ce projet. L'expertise de Brussels Airlines sera particulièrement utile pour le suivi du projet et le monitoring après le projet, vu que Brussels Airlines a l'intention d'exploiter des lignes qui desservent les aéroports ciblés. Brussels Airlines a déjà financé (pour la RVA) un certain nombre d'activités.

DGTA

La Direction Générale Trafic Aérien est associée au projet en tant que conseiller, dans le cadre de son accord avec l'AAC.

2 Résultats atteints

2.1 Matrice de Monitoring

Résultats / Indicateurs	Valeur de la <i>baseline</i>	Cible finale	Valeur finale obtenue	Commentaires
IMPACT :				
Améliorer le transport aérien en RDC et les liens commerciaux et humains qui en dépendent				
OUTCOME :				
Améliorer la fiabilité et sécurité des aéroports de Kolwenzi, de Mbuji-Mayi, de Lubumbashi	Très bas	partielle	partielle	Situation aéroportuaire améliorée en termes de fiabilité et de sécurité (ambulance, anti-incendie, météo)
OUTPUT 1 : les aéroports sont équipés				
L'équipement est fourni, installé et calibré	0	80%	80%	Tous les matériels achetés, livrés et installés
OUTPUT 2 : Les utilisateurs sont formés				
Nombre de hommes/jours de formation	0	228	238	Les formations ont été dispensées
Nombre de certificats donnés	0	228	238	

2.2 Analyse des résultats

2.2.1 Dans quelle mesure l'intervention contribuera-t-elle à l'impact¹ (impact potentiel) ?

L'impact potentiel a été défini comme suite : « Amélioration 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 de 50 aéroports en RDC). En plus l'amélioration du transport aérien découle d'un nombre d'autres facteurs qui ne font 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 l'impact potentiel il a valu une à plus grande échelle qui implique toutes les parties prenantes dans le domaine de sécurité aérienne.

¹ Terminologie : Impact = Objectif général ; Outcome = Objectif spécifique ; Outputs = Résultats attendus

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

Au début de l'intervention, les normes de l'OACI se trouvaient au plus bas niveau et le progrès obtenu l'atteinte partielle de certains standards au niveau de l'OACI, il s'agit principalement les standards obtenus au niveau de la sécurité anti-incendie, au niveau de la navigation, au niveau de sécurité de la piste d'atterrissage (contrôle des FLYCO, balayage régulier, tondre des herbes autour des pistes) et la disponibilité d'une ambulance.

Tous les matériels de navigation, anti-incendie, les véhicules et les ambulances dans les aéroports de Lubumbashi, Kolwenzi et Mbuji Mayi ont été fournis.

La situation des aéroports ciblés en termes de fiabilité et de sécurité a été améliorée avec les équipements fournis qui répondent à mieux à notre objectif spécifique.

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

Le projet envisageait l'atteinte de deux résultats notamment les aéroports sont équipés et les utilisateurs sont formés.

Concernant les équipements tous les matériels prévus étaient achetés, fournis et installés. Avant le projet, il existait 25% des équipements mais avec le projet le résultat atteint est de 80 % en dehors de certaines activités et achat qui n'ont pas eu lieu comme le système GNSS et la construction des abris pour les camions.

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

Les matériels et équipements fournis ont contribué grandement à l'objectif spécifique dans l'amélioration de la fiabilité et sécurité des aéroports de Kolwezi, de Mbuji-Mayi, de Lubumbashi et de Kisangani.

En plus, les formations ont été dispensées au personnel dans le cadre de l'achat des équipement (par exemple la station météo) qui ont apporté un positif dans l'amélioration et la fiabilité et sécurité des aéroports ciblés.

2.2.5 Appréciez les principaux facteurs d'influence. Quels ont été les enjeux majeurs rencontrés ? Comment l'intervention les a-t-elle pris en compte ?²

La CTB a su anticiper efficacement sur la mise en œuvre du projet afin d'obtenir des résultats dans le temps les plus rapprochés.

Elle a particulièrement minimisé les moyens généraux dans tous les compartiments afin de conserver un maximum budgétaire pour la mise à disposition des matériels et équipements ainsi que la formation.

2.2.6 Appréciez les résultats inattendus, tant positifs que négatifs

La mise en œuvre en dehors de Lubumbashi et Mbuji-Mayi, les autres aéroports ont eu beaucoup des difficultés vus les besoins divers et multiples. Une commission mixte d'évaluation aurait pu être mise sur pied pour faire évoluer les discussions de manière objectivement neutres. C'est à ce stade que la convention spécifique est arrivée à échéance laissant les deux parties dans un sentiment d'incomplétude avec 20 % de budget non décaissé

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

Dans le cadre du DTF, il n'a été prévu les thèmes transversaux dans la stratégie d'intervention, néanmoins, le projet a tenu compte pour certains points.

Genre

Les aéroports sont sous la gestion de la RVA avec son personnel, mais dans tous ces aéroports ciblés, il y avait une seule femme qui était responsable.

Environnement

Dans le cadre de l'environnement une sensibilisation a été faite au personnel de la RVA dans le cadre de la remise des matériels sur les entretiens et utilisation en tenant compte de l'environnement

Autre Développement économique local et Economie social

Le projet étant la fourniture des équipements aéroportuaires et le renforcement des capacités du personnel de la RVA, l'aspect développement économique et économie locale n'est pas perceptible à condition qu'à long terme des moyens pour l'entretien et le remplacement du matériel et les engins soient disponibilisés.

2.2.8 Dans quelle mesure le M&E, les activités de backstopping et/ou les audits ont-ils contribué à l'atteinte des résultats ? Comment les recommandations ont-elles été prises en considération ?

Le suivi interne par l'équipe de gestion du projet a permis d'obtenir des résultats dans les aéroports ciblés avec les équipements fournis par Brussels Airport et Belgocontrol ainsi que les formations dispensées aux agents de la RVA.

3 Durabilité

3.1.1 Quelle est la viabilité économique et financière des résultats de l'intervention ? Quels sont les risques potentiels ? Quelles sont les mesures prises ?

La durabilité est hypothétique à cause de l'usure antérieure (matériels de seconde main), certains équipements n'ont pas pu atteindre le niveau de longévité souhaitée, particulièrement en ce qui concerne le gros matériel. Cette durabilité financière et économique à long terme dépendra des moyens disponibles pour l'entretien et le remplacement du matériel et les engins.

3.1.2 Quel est le degré d'appropriation de l'intervention par les groupes cibles et perdurera-t-elle au terme de l'assistance externe ? Quels sont les risques potentiels ? Quelles sont les mesures prises ?

La RVA étant le Maître d'ouvrage a apprécié à juste titre le projet. Le renforcement des capacités des agents RVA démontre le degré d'appropriation néanmoins, les matériels de seconde main n'augurent pas une durabilité. Si le gouvernement congolais ne s'y prend pas pour le remplacement du nouveau matériel dans l'avenir sinon les aéroports appuyés vont de nouveau retourner sur la case de départ.

Pour pallier à cette situation le gouvernement congolais a un programme de moderniser les grands aéroports du pays.

3.1.3 Quels ont été le niveau d'appui politique fourni et le degré d'interaction entre l'intervention et le niveau politique ? Quels sont les risques potentiels ? Quelles sont les mesures prises ?

Le fait que le Directeur Général de la RVA a signé l'acte de cession avec Brussel Airport et Belgocontrol, ceci démontre l'implication du Ministère des Transports et Voies de Communication et même la présence des agents du Ministre dans la SMCL.

Cette implication n'a pas des risques potentiels mais au contraire pour faire avancer les choses.

3.1.4 Dans quelle mesure l'intervention a-t-elle positivement contribué à la capacité institutionnelle et de gestion ? Quels sont les risques potentiels ? Quelles sont les mesures prises ?

L'intervention a contribué positivement à la capacité institutionnelle et de gestion par le fait que qu'il y a eu l'implication totale de la RVA avec une participation active de ces agents. Nous n'envisageons pas des risques potentiels à moins que le personnel formé soit parti ou muté des aéroports appuyés.

4 Apprentissage

4.1 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, hors le suivi du projet par représentation On assiste toujours à un déficit de know-how technique pour assurer un bon suivi.	CTB / DGD

4.2 Recommandations

Etant donné que le projet a acquis des matériels de seconde main n'ayant pas une longue vie, il est impératif à la RVA de former des mécaniciens pour les maintenir en bon état et de préparer le remplacement de ces matériels

Aussi, il est recommandé pour des projets avenir de ne pas accepter l'acquisition des matériels, si sur les marchés les usines fabricant ses matériels n'existent et/ou ne fabriquent plus les pièces de rechanges.

PARTIE 2 : Synthèse du monitoring opérationnel

5 SUIVI DES DECISIONS PRISES PAR LE COMITE DE PILOTAGE

Décision prises		Action			Suivi		
Décision prise	Période d'identification	Acteur	Action(s)	Resp.	Date limite	Avancement	Statut
Extension du projet sur l'aéroport de Kisangani /Bangoka	SMCL mai 2013	RVA	Demande de la RVA au COMPAR	RVA	n/a	Lettre reçue 8 octobre 2013	OK
Cahier de Charge abri pour camions anti-incendie à Kolwezi et Mbuji-Mayi	SMCL mai 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	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	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		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	CTB	Livraison du petit matériel de secours	CTB	Q2 2013	Matériel livré	OK
Formation	Q3 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	CTB	Livrer et former sur place	CTB	Q3 2013	Défaut du fournisseur	NOK

6 DEPENSES

Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1116011

Project Title : Acquisition de matériels et d'équipements aéroportuaires

Budget Version: C02

Currency : EUR Year to month : 31/05/2017

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

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2015	Expenses 2017	Total	Balance	% Exec
01 L'équipement est livré et opérationnel								
01 Acquisition		REGIE	1,050,000.00	903,658.81	0,00	903,658.81	177,341.19	84%
02 Transport de matériel		REGIE	800,000.00	641,512.94	0,00	641,512.94	158,487.06	80%
03 Installation et calibration du matériel		REGIE	150,000.00	185,057.74	0,00	185,057.74	-35,057.74	123%
02 Les utilisateurs sont formés			100,000.00	77,088.13	0,00	77,088.13	22,911.87	77%
01 Formation		REGIE	70,000.00	38,602.96	0,00	38,602.96	31,397.04	55%
		REGIE	70,000.00	38,602.96	0,00	38,602.96	31,397.04	55%
RESERVE BUDGETAIRE								
01 Réserve budgétaire		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0%
01 Réserve budgétaire		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0%
ZOOMS BUDGETAIRE								
01 Frais ressources humaines CTB								
01 Chef de projet national		REGIE	65,244.00	59,104.15	0,00	59,104.15	6,139.85	91%
02 Comptable (partiel)		REGIE	50,836.00	48,365.02	0,00	48,365.02	2,470.98	95%
02 Frais de suivi et évaluation		REGIE	14,408.00	10,739.13	0,00	10,739.13	3,668.87	75%
01 Audit		REGIE	15,000.00	0,00	0,00	0,00	15,000.00	0%
02 Backstopping		REGIE	5,000.00	0,00	0,00	0,00	5,000.00	0%
03 Evaluation		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0%
03 Investissements		REGIE	10,000.00	0,00	0,00	0,00	10,000.00	0%
01 Motos		REGIE	1,361.00	796.74	0,00	796.74	564.26	58%
02 Informatique		REGIE	564.00	0,00	0,00	0,00	564.00	0%
03 Mobilier		REGIE	797.00	796.74	0,00	796.74	0.26	100%
		REGIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0%
		REGIE	1,250,000.00	1,036,649.40	0,00	1,036,649.40	213,350.60	83%
		COGEST						
TOTAL			1,250,000.00	1,036,649.40	0,00	1,036,649.40	213,350.60	83%



Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1116011 reports on vehicles of November 2017

Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1116011

Project Title : Acquisition de matériels et d'équipements aéroportuaires

Budget Version: C02

Currency: EUR

Y/M :

Year to month : 31/05/2017

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

	Status	Fin Mode	Amount	Start to 2016	Expenses 2017	Total	Balance	% Exec
04 Frais de fonctionnement			48.395,00	34.486,07	0,00	34.486,07	13.908,93	71%
01 Frais bureau (loyer, télécom, services, transport, ...)		REGIE	31.109,00	19.960,02	0,00	19.960,02	11.148,98	84%
02 Missions		REGIE	14.886,00	13.611,44	0,00	13.611,44	1.274,56	91%
03 Frais financiers		REGIE	1.400,00	630,39	0,00	630,39	569,61	59%
04 Organisation des SMCL		REGIE	1.000,00	84,22	0,00	84,22	915,78	8%
99 Conversion rate adjustment			0,00	0,67	0,00	0,67	-0,67	?
98 Conversion rate adjustment		REGIE	0,00	0,67	0,00	0,67	-0,67	?

REGIE	1.250.000,00	1.036.649,40	0,00	1.036.649,40	213.350,60	83%
COGEST						
TOTAL	1.250.000,00	1.036.649,40	0,00	1.036.649,40	213.350,60	83%



Budget vs Actuals (Year to Month) of RDC1116011 Printed on Wednesday 10 November 2017

7 Taux de décaissement de l'intervention

Source de financement	Budget cumulé	Dépenses réelles cumulées	Taux de déboursement cumulé	Commentaires et remarques
Contribution directe belge	1.250.000 euros	1.036.649,40 euros	83%	Il reste un solde de 213.350 ,60 euros
Contribution du pays partenaire	/	/	/	/
Autre source	/	/	/	/

8 Personnel de l'intervention

Personnel (titre et nom)	Genre (H/F)	Durée de recrutement (dates début et fin)
<i>Personnel national mis à disposition par le pays partenaire :</i>		
Les agents de la RVA dans les différents aéroports ciblés		Pendant la durée de l'intervention.
<i>Personnel d'appui, recruté localement par la CTB :</i>		
1. Rio Malemba	H	Collaborateurs CTB affectés partiellement
2. Bart Uyttendaele	H	au suivi de l'intervention.
<i>Personnel de formation, recruté localement :</i>	/	/
<i>Personnel international (hors CTB) :</i>	/	/

9 Marchés publics

N°	Attribution Marché	Objet du marché	Montant du Marché euros
01	ITAL Motors	Acquisition de matériel d'entretien pour les aéroports ciblés (Tracteur, broyeuse et balayeuse)	173.000 euros

10 Accords d'exécution

L'intervention n'a donné lieu à aucun accord d'exécution.

11 Équipements

TOWER VHF RADIO EQUIPMENT	OPERATIONAL STATUS	CAT6 KWZ	CAT 6 FBM	CAT6 MJM	TOTAL QUANTITY
Tower VHF radio rack	second hand	1			1
VHF Antenna	second hand	3			3
Radio console	second hand	2			2
General installation material	second hand	1			1

ACQUISITIONS PAR LE PROJET

Via procédure d'achat

SHELTERS	OPERATIONAL STATUS	CAT6 KWZ	CAT 6 FBM	CAT6 MJM	TOTAL QUANTITY
AIRPORT Shelters to protect FF vehicles	New simple construction to be built	1		1	2

SWEEPING/GRASS CUTTING EQT	OPERATIONAL STATUS	CAT6 KWZ	CAT 6 FBM	CAT6 MJM	TOTAL QUANTITY
Runway Tow brushes	new	1			1
Runway Tow brushes	new		1		1
Runway Tow brushes	new			1	1
Tractor with hydraulic cardan	new	1			1
Tractor with hydraulic cardan	new		1		1
Tractor with hydraulic cardan	new			1	1
Grass cutting equipment	new			1	1
Grass cutting equipment	new		1		1
Grass cutting equipment	new	1			1
Spare brushes	new	1	1	1	3

AIRPORT NAVIGATION EQUIPMENT	OPERATIONAL STATUS	CAT6 KWZ	CAT 6 FBM	CAT6 MJM	TOTAL QUANTITY
airco for NDB	New	1			1
GNSS approach procedures	not applicale	1		1	2
GNSS approach flight checks	not applicale	1		1	2

WATER STORAGE TANKS	OPERATIONAL STATUS	CAT6 KWZ	CAT 6 FBM	CAT6 MJM	TOTAL QUANTITY
Cleaning of Water Tankks		1			1

Via contrat cadre véhicule Bxl 684

Ambulances	OPERATIONAL STATUS	CAT6 KWZ	CAT 6 FBM	CAT6 MJM	TOTAL QUANTITY
Ambulance	New	1			1
Ambulance	New		1		1
Ambulance	New			1	1
BIRD CONTROL FLYCO	OPERATIONAL STATUS	CAT6 KWZ	CAT 6 FBM	CAT6 MJM	TOTAL QUANTITY
Toyota Hillux (africanised)	new	1			1
Toyota Hillux (africanised)	new		1		1
Toyota Hillux (africanised)	new			1	1

Acquisitions à Bxl et envoyé à Lub.

RESCUE EQUIPMENT	OPERATIONAL STATUS	CAT6 KWZ	CAT 6 FBM	CAT6 MJM	TOTAL QUANTITY
Ajustable wrench	new	1		1	2
Cutter bold, 61 cm	new	1		1	2
Chisel, cold 2.5cm	new	1		1	2
Flash lights/hand lamps	new	4		4	8
Hammer 1,8 kg	new	1		1	2
Hook, grab or salving	new	2		2	4
Saw	new	1		1	2
Blanket, fire resisting	new	2		2	4
Ladder, extending appropriate for the aircraft in use	new	2		2	4
Pliers, 17.8 cm side cutting	new	1		1	2
Pliers slip joint 25 cm	new	1		1	2
Screw drivers assorted set	new	1		1	2
Snippers, tin	new	1		1	2
Chocks, 15 cm high	new	1		1	2
Chocks 10cm high	new	1		1	2
Complete Power rescue saw	new	1		1	2
Seat belt/harness cutting tool	new	3		3	6
Gloves, flame resistant	new	4		4	8
Water hose diam 70/20 m	new	3		3	6
Water hoses diam 45/20m	new	6		6	12
Distributor	new	1	1	1	3
Oxygen inhaler	new	1		1	2
Medical first aid kit	new	2		2	4
Tarpaulin	new	2		2	4
Fan for ventilation and cooling	new	2	2	2	6

Protective clothing	new	6	20	12	38
Strecher	new	2		2	4
Ground power 5kVA	new	1		1	2
Air compressor	new	1		1	2
Portable Radio VHF	new	1		1	2
FF extinguisher on wheels 50 kg	new	2		2	4
portable extinguishers 20kg	new	9		9	18
portable extinguisher 6kg	new	20		20	40

BIRD CONTROL FLYCO	OPERATIONAL STATUS	CAT6 KWZ	CAT 6 FBM	CAT6 MJM	TOTAL QUANTITY
(Bird control unit)	new	1	1	1	3

AIRPORT NAVIGATION EQUIPMENT	OPERATIONAL STATUS	CAT6 KWZ	CAT 6 FBM	CAT6 MJM	TOTAL QUANTITY
Radio Krystals	New	1			1
NDB intallation cost	not applicale	1			1
NDB technicians technical missions	not applicale	2			2

RUNWAY/TAXIWAY LIGHTS	OPERATIONAL STATUS	CAT6 KWZ	CAT 6 FBM	CAT6 MJM	TOTAL QUANTITY
TAXI WAY REFLECTORS	new				50
RWY EGDE LIGHTS + TRANSFO	new		1	1	150

WATER STORAGE TANKS	OPERATIONAL STATUS	CAT6 KWZ	CAT 6 FBM	CAT6 MJM	TOTAL QUANTITY
Mountable water storage tank	NEW			1	1

**Formation à Lubumbashi
(Brussels Airlines / Pompiers Brussels Airport)**

FIRE FIGHTING TRAINING	OPERATIONAL STATUS	CAT6 KWZ	CAT 6 FBM	CAT6 MJM	TOTAL QUANTITY
Training FF personnel	Not Applicable	5			5
Training FF personnel	Not Applicable		5		0
Training FF personnel	Not Applicable			5	5
Flight FBM-KWZ (instructors+EQT)	Not Applicable	5			5
Flight FBM-MJM (instructors+ Equipment)	Not Applicable			5	5

12 Cadre logique original tiré du DTF :

		Indicateurs objectivement vérifiables (IOV)	Sources de vérification	Hypothèses
Objectif global	Amélioration aérienne en RDC et les liens commerciaux et humains qui en dépendent	Nombre d'accidents réduit	Statiques RVA	La paix et la sécurité sont maintenues dans la zone du projet et pays
Objectif spécifique	Améliorer la fiabilité et sécurité des aéroports de Kolwenzi, de Mbuji-Mayi et Lubumbashi	Atteinte (partielle) des normes OACI	Rapport final	Le matériel est entretenu par la RVA Le personnel est motivé
Résultats	Description	Indicateur	Source	Hypothèse
R1	Les aéroports sont équipés	Présence du matériel Matériel Opérationnel	PV de réception Audit OACI annexe 14 Plan d'action Conjoint	Le matériel reste affecté aux aéroports ciblés Les conventions avec BAC et Begocontrol sont signées
<i>Activités</i>	<i>Description</i>	<i>Moyens</i>	<i>Budget</i>	
R1.A1	Acquisition	Marchés Publics CTB	800.000 euros	
R1.A2	Transport	Transport aérien, maritime, ferroviaire et routier	150.000 euros	
R1.A3	Installation et calibrage	RVA Marché Public de services	100.000 euros	
R2	Les utilisateurs sont formés	Nombre d'hommes jours de formation et de certificats	Certificats distribués Exercices	Le personnel reste affecté au même service
<i>Activités</i>	<i>Description</i>	<i>Moyens</i>	<i>Budget</i>	
R2.A1	Formation du personnel	Brussels Airport company CTB RVA	70.000 euros	

13 Matrice de monitoring complète

N/A

14 Outils et produits

N/A