



PROJETS D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES À KINSHASA

l'Opacité quand tu nous tiens

Enquête réalisée par le CREFDL

Novembre 2024

Contact : +243 973 759 162
E-mail : crefdl.asbl@gmail.com
<http://crefdl-asbl.org>



RAPPORT D'ENQUETE SUR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES À KINSHASA:

l'Opacité quand tu nous tiens

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	5
LISTE DES ABREVIATIONS.....	7
RESUME EXECUTIF	9
0. INTRODUCTION	11
0.1. Méthodologie de l'enquête	8
CHAPITRE I. LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DE KINSHASA.....	13
I.1. Contexte de gestion des infrastructures routières.....	15
I.2. Un plan directeur pour mettre fin aux embouteillages?.....	15
II.3. Fonds investis dans les projets d'infrastructures à Kinshasa (2021-2023)	16
CHAPITRE II: EXÉCUTION DES PROJETS ROUTIERS	17
II.1. PROJET "ZERO TROU "	19
II.1.1. Programmation et lancement du projet	19
II.1.2. Exécution financière	19
II.1.3. Des études de faisabilité et gestion irrégulière.....	19
II.1.4. Exécution des travaux: Observations citoyennes.....	21
II.2. PROJET TSHILEJELU	25
II.2.1. Contenu du projet.....	25
II.2.2. Attribution des marches publics	25
II.2.3. Exécution des travaux: Observations citoyennes	27
II.2.4. Observations techniques sur le projet ABC	34
II.2.5. Observation sur les projets MODERN CONSTRUCTION	34
III. Dépassement et non consommation des crédits	35
IV. Non respect des principes de budgétisation	36
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	37
Bibliographie	39

LISTE DES ABREVIATIONS

ARMP	: Autorité de Régulation des Marchés Publics
BTC	: Bureau Technique de Contrôle
CGPMP	: Cellule de Gestion des Projets et des Marchés Publics
VPM	: Vice-Premier Ministre
FONER	: Fonds National d'Entretien Routier
ITP	: Infrastructures et Travaux Publics
OVD	: Office des Voiries et Drainage



RESUME EXECUTIF

Dans le cadre du suivi des investissements publics transférés en provinces et aux ETD, le Centre des Recherches en Finances Publiques et Développement Local (CREFDL) a mené une enquête sur la mise en œuvre des projets d'infrastructures routières dans la ville de Kinshasa. Ce travail a pour objectif de renforcer la transparence et la redevabilité des autorités dans la gestion des politiques publiques; susciter un débat sur l'impact de la dépense publique sur le quotidien de la population.

Ainsi, pour ce travail CREFDL a focalisé son monitoring sur une liste de 27 artères de la ville de Kinshasa, exécutées entre 2021 et 2023. Des projets inscrits dans deux programmes du Gouvernement. Il s'agit entre autres de "Tshilejelu" et "zéro trou". L'enquête a permis aussi d'accéder à de nombreux documents pour analyser la cohérence des projets d'investissements et leur impact dans la vie socio-économique de la population vivant à Kinshasa. Des nombreuses visites des chantiers ont été effectuées par les enquêteurs pendant six (6) mois avec des prélèvements des données techniques, à cela s'ajoutent les entretiens avec 50 experts de l'administration et 150 bénéficiaires directs des projets.

L'enquête révèle ce qui suit:

A. Des projets hors cadre budgétaire

Les marchés publics de l'ordre de 171 millions de dollars américains ont été effectués pour moderniser la voirie urbaine de la ville de Kinshasa entre 2021 et 2023. CREFDL relève que les projets de l'ordre de 70,5 millions \$ ont été déjà financés, soit 40,9% de taux de décaissement. De ce montant, il faut noter qu'environ 22,3 millions \$ ont été payés pour financer la première phase du projet "Zéro trou" et près de 40 millions \$ pour payer "Tshilejelu". Par ailleurs, ces fonds ne sont pas retracés dans les Loi de finances 2021-2023, moins encore dans la reddition des comptes des années susmentionnées. Toutefois, la reddition des comptes 2022 ne retrace que les fonds décaissés pour financer la route Elengesa, tronçon Mariano-Makala (2,5 millions \$) et la route Yolo Médicale-Mombele à hauteur de 12 milliards CDF (6 millions \$ pour 2,3 km).

Par ailleurs, ce financement ne tient nullement compte du Plan Directeur des transports urbains de la ville de Kinshasa. La tranche annuelle de financement reste faible et ne peut pas résorber les besoins exprimés par le secteur des infrastructures.

B. Imbroglie autour de certains projets

CREFDL note avec inquiétude l'insertion dans le projet des tronçons ou avenues qui n'existent pas. Le cas de Tshilombo et Lunionzo, supposées dans la commune de Matete, qui ont été financées respectivement à hauteur de 1,7 millions \$ et 1,3 millions \$, soit un total de 3 millions \$. Selon les

habitants de Matete, Thilombo est un arrêt de bus et Lunionzo est le nom d'un hôpital.

L'enquête a aussi relevé la double attribution d'un même marché à deux prestataires. Il s'agit de la réhabilitation de l'avenue Shaba (commune de Kasavubu) d'une longueur de 2 Km, qui a été attribuée au même moment à l'entreprise ABC et ensuite à CREC 7. Après analyse des données budgétaires, le projet a coûté 1,9 millions \$ pour financer les mêmes travaux.

Par ailleurs, les mêmes investigations ont renseigné que l'avenue Malandi (Matete) est le prolongement de la Boucle Pierre Mulele. Selon le constat fait sur terrain, les deux tronçons constituent deux projets différents. "Tshilejelu", pour l'avenue Malandi et la Boucle Pierre MULELE pour "Zéro trou". Ces deux projets, normalement devraient être combinés, selon la nature des travaux à exécuter pour éviter la confusion.

D'autres observations ont démontré que la modernisation de l'avenue Kulumba (Masina-Limete) a été budgétisée à hauteur de 51,8 millions \$ pour une longueur de 6,8 km et le marché à été attribué à SAFRIMEX dans le cadre d'un Partenariat Public-Privé. CREFDL constate que ce même projet a été proposé auparavant par le Gouvernement en 2020 pour un montant total de 32 millions \$. Ceci dégage l'écart de 19,8 millions \$ entre les deux devis du projet.

C. Opacité dans la gestion des projets

CREFDL note que le recours abusif à la procédure d'exception pour effectuer les marchés publics est l'une des conséquences de l'inefficacité de l'action publique. A cela s'ajoute la confusion entre les projets exécutés en mode Partenariat Public-Privé et ceux passés en marchés publics. Conflit

d'intérêt et abus de pouvoir dans le chef de l'OVD : par exemple, ce dernier étant le maître d'ouvrage délégué, effectue en même temps les études, les valide et attribue les marchés sans l'autorisation du Parlement et leur inscription dans la loi de finances de l'année.

Selon les agents de l'Administration, le Ministre des ITP s'est octroyé une rétrocession de 2% pour chaque projet d'infrastructures à travers son arrêté N°CAB/MINETAT/ITP/AGM/016/2023 du 28 juin 2023 portant définition et gestion des frais de maîtrise d'oeuvre, des projets d'infrastructures. Cet acte constitue un gaspillage des fonds publics, car ce dernier bénéficie chaque année des frais de fonctionnement inscrits dans la Loi de finances pour financer la supervision de son action.

La centralisation de la gestion des projets porte un coût à l'efficacité de la dépense publique. Ainsi, des projets relevant des compétences de la ville de Kinshasa sont exécutés par le Pouvoir Central en violation des principes de libre administration des provinces.

D. Non respect des cahiers de charge

Après investigation, CREFDL note la non prise en compte du contrôle qualité des matériaux de construction tout au long du cycle de projets. Tous les ouvrages d'assainissement sont dimensionnés sans études préalables. L'absence de celles-ci entraîne la signature de plusieurs avenants au cours de l'exécution et le gaspillage des ressources publiques. Le contrôle et la surveillance des travaux sont faits sans appareils appropriés. La réception provisoire des travaux parfois ne se fait pas. Dans quelques cas d'exception, cela se fait sans tenir compte des normes, c'est-à-dire sans procès-verbal de livraison.

La nature des travaux réalisés ne correspond pas aux montants des travaux, pour certaines artères par exemple l'avenue Masikita (commune de Ngaliema). La vérification arithmétique du devis proposé par l'entreprise soulève quelques écarts considérables. 80% de la voirie réhabilitée ou construite, il y a deux ans, sont impraticables aujourd'hui malgré le décaissement de 70 millions \$. L'éclairage public n'est pas pris en compte dans l'exécution des contrats. Les nids de poule ont refait surface, les caniveaux sont bouchés et la circulation à Kinshasa est devenue difficile. Ceci soulève la question de la gouvernance du secteur.

Ainsi, CREFDL invite,

Le Parlement

D'interpeller le Ministre des ITP pour qu'il s'explique sur la gestion de 70,5 millions \$ investis par le trésor public dans les projets d'infrastructures à Kinshasa entre 2021 et 2023;

La Première Ministre :

1. D'instruire au Ministre des ITP de retirer son Arrêté ministériel n°CAB/MINETAT/ITP/AGM/016/2023 du 28 juin 2023 lui accordant une rétrocession de 2% du coût des projets d'infrastructures ;
2. D'initier un audit de tous les projets d'infrastructures lancés à Kinshasa entre 2020-2023;
3. Clarifier la compétence et les intervenants en matière de gestion des projets de réhabilitation de la voirie urbaine de la ville de Kinshasa;
4. Prendre des mesures conservatoires contre les responsables de l'OVD;
5. La suspension de l'exécution de tous les projets de voirie effectués à Kinshasa et la mise en place d'une commission d'évaluation;
6. Faire respecter les principes des marchés publics;
7. Interdire la cogestion ou une gestion centralisée des projets d'infrastructures relevant des compétences exclusives des provinces et des ETD.

La Cour des Comptes

1. Initier un audit complet des projets d'infrastructures exécutés dans la ville de Kinshasa.

O. INTRODUCTION

La Constitution de la République Démocratique du Congo, telle que révisée à ce jour par la Loi n°11/002 du 20 janvier 2011, consacre la décentralisation comme mode de gestion des provinces et des Entités Territoriales Décentralisées (ETD), conformément aux dispositions des articles 3 et 226.

La décentralisation est le fruit des différentes évolutions et mutation qu'ont connues plusieurs Etats qui sont passés d'une administration centrale à une administration décentralisée, instituant dès lors un pouvoir qui part de la base vers le centre et rapprochant les administrés de l'administration et cela dans le but de favoriser au mieux le développement socioéconomique à la base.

Le processus de décentralisation s'est donné entre autres objectifs : contribuer au développement local et à la démocratisation de la vie publique en créant les conditions d'une participation accrue des populations au processus décisionnel et à la gestion des affaires locales.

C'est dans ce cadre que le « Centre de Recherche en Finances Publiques et Développement Local (CREFDL) » a mené pendant six (6) mois une enquête sur l'exécution des projets d'infrastructures routières effectuée de la ville de Kinshasa. Il s'agit notamment de ceux inscrits dans "Zéro trou"¹, "Tshilejelu"² et d'autres visant la modernisation de la voirie urbaine de la capitale de la RDC. A travers ce travail citoyen, l'objectif consiste à amener le Gouvernement congolais à fournir aux populations les Services Sociaux de base et de qualité à un coût raisonnable; promouvoir la culture de transparence et de redevabilité pour le développement des provinces; susciter un débat sur l'impact de la dépense publique sur la vie de la population.

Il faut souligner que ce travail est motivé par le décret n° 22/37 du 29 octobre 2022 portant gouvernance budgétaire en ses articles 163 et 164 renforçant les mécanismes de participation citoyenne aux finances publiques en RDC.

O.1. Méthodologie de l'enquête

Pour mener cette enquête, CREFDL s'est appuyé sur la recherche documentaire et les descentes de terrain. L'équipe des enquêteurs a eu accès à des documents des projets, quelques contrats signés avec les entreprises, les rapports de mise en œuvre, les états de suivi budgétaire, les arrêtés ministériels, la reddition des comptes 2021, 2022 et 2023, etc. Au total, près de 1000 documents ont été analysés. Ainsi, l'enquête a été effectuée sur base d'une liste de 27 avenues de la ville de Kinshasa réhabilitées/construites entre 2021 et 2023.

Des nombreuses visites des chantiers ont été effectuées par les enquêteurs pendant six (6) mois avec des prélèvements des données techniques, à cela s'ajoutent les entretiens avec 50 experts de l'administration et 150 bénéficiaires directs des projets. Après la collecte des données et les descentes de terrains, l'analyse des données a porté sur la pertinence du projet, la qualité des routes réhabilitées, les prévisions budgétaires et les décaissements effectués, la crédibilité de la dépense publique, les mauvaises pratiques de gestions de projets, le lien des projets exécutés et les politiques publiques.

1. Projet pilote initié par le Gouvernement pour éradiquer les embouteillages et bouchons dans la ville de Kinshasa

2. Projet Modèle en Tshiluba, langue parlée dans le grand Kasai



CHAPITRE I.

LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DE KINSHASA





I.1.

Contexte de gestion des infrastructures routières

La ville de Kinshasa est la capitale de la République Démocratique du Congo. Elle se situe sur la rive sud du fleuve Congo, au niveau du Pool Malebo et s'étend sur 9 965 km².

Démographiquement, c'est une mégalopole de plus de 12 millions d'habitants, selon les estimations provisoires de l'Institut Nationale des Statistiques. Elle devrait atteindre 20 millions d'ici 2030 et 26 millions d'ici 2040³, devenant ainsi la deuxième ville la plus peuplée d'Afrique subsaharienne après Lagos, au Nigeria.

Sur le plan urbanistique, la ville connaît un développement rapide, cependant, l'aménagement actuel des infrastructures reste encore insuffisant, entraînant de ce fait une congestion du trafic routier, la détérioration des plusieurs artères et une perte économique énorme.

L'une des principales raisons de la congestion de la circulation dans la ville de Kinshasa est que le réseau routier existant est dans la plupart de cas,

vétuste, en mauvais état ou encore inachevé. La circulation est concentrée sur un nombre limité de routes reliées au centre-ville. À l'exception de quelques routes comme le boulevard Lumumba et le boulevard du 30 Juin, la majeure partie des artères à Kinshasa ne sont suffisamment pas aménagées et elles sont étroites.

Certains tronçons du réseau routier secondaire sont déconnectés et comprennent des impasses. Ainsi, près de 80 % du total des routes de la ville de Kinshasa ne sont toujours pas revêtus et sont parsemés de nids de poule à de nombreux endroits, ce qui ralentit la circulation et provoque d'énormes embouteillages presque tous les jours.

Pour répondre à la croissance significative de la population et à la demande en transport, il sera essentiel d'établir un réseau routier efficace et efficient grâce à la construction de nouvelles routes et à l'amélioration des routes existantes en vue de disperser le flux de trafic et de promouvoir les activités urbaines.

I.2.

Un plan directeur pour mettre fin aux embouteillages?

Afin de contribuer à la résolution des problèmes de transport urbain dans la ville de Kinshasa, le Plan Directeur des Transports urbains de la ville de Kinshasa (PDTK) a été formulé en 2018 par le Ministère des Infrastructures et des Travaux publics (ITP) en partenariat avec l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA).

Le processus de formulation du PDTK a impliqué un ensemble d'acteurs, dont diverses entités du gouvernement national telles que le ministère des ITP et le ministère des Transports et Voies de Communication (TVC), mais aussi du gouvernement provincial de Kinshasa. Le PDTK a été officiellement approuvé par le conseil provincial de Kinshasa en 2019. Le PDTK prévoit

un réseau de développement des transports pour soutenir les activités économiques urbaines, assurer l'équité dans les transports, améliorer la sécurité et la sûreté, et enfin pour réaliser des transports respectueux de l'environnement. Selon ces objectifs pour le transport urbain à Kinshasa, au total, 120 projets à court, moyen et long terme à partir de 8 domaines sont proposés⁴.

En termes de demande de transport, le plan prévoit que le nombre de voitures augmenterait de 342.000 voitures en 2017 à 2.174.000 voitures en 2040. Ce taux de croissance est le plus élevé parmi les différents scénarios et se traduirait par près de 6,4 fois plus de voitures sur la route en 2040 qu'en 2017.

3. <https://pdtk-kinshasa.com/a-propos-pdtk>

4. Plan Directeur des Transports urbains de la ville de Kinshasa

La part des ménages propriétaires d'un véhicule augmenterait également de 12,5 % en 2017 à 36,1 % en 2040. Le nombre de motos augmenterait également de 54.000 en 2017 à 149.000 en 2040⁵.

Par ailleurs, le montant des déplacements en 2017 était de 13 millions, et ce chiffre devrait augmenter jusqu'à environ 21,7 millions en 2030 et 30,2 millions en 2040 en fonction de la croissance économique et démographique⁶.

II.3. Fonds investis dans les projets d'infrastructures à Kinshasa (2021-2023)

Le coût global requis pour la mise en œuvre du Plan Directeur est d'environ 32 milliards pour 2040. Pour la période entre 2020 et 2023, la demande annuelle de fonds est de 914 millions USD à 1.017 millions USD. Pour la période entre 2024 et 2029, la demande annuelle de fonds est de 1.163 millions USD à 1.234 millions USD.

Les marchés publics de l'ordre de 171 millions de dollars américains ont été effectués pour moderniser la voirie urbaine de la ville de Kinshasa entre 2021 et 2023. CREFDL relève que les projets de l'ordre de 70,5 millions \$ ont été déjà financés, soit 40,9% de taux de décaissement. De ce montant, il faut noter qu'environ 22,3 millions\$ ont été payés pour financer la première phase du projet "Zéro trou" et près de 40 millions \$ pour payer "Tshilejelu". Par ailleurs, ces fonds ne sont pas retracés dans les Loi de finances 2021-2023, moins encore dans la reddition des comptes des années susmentionnées.

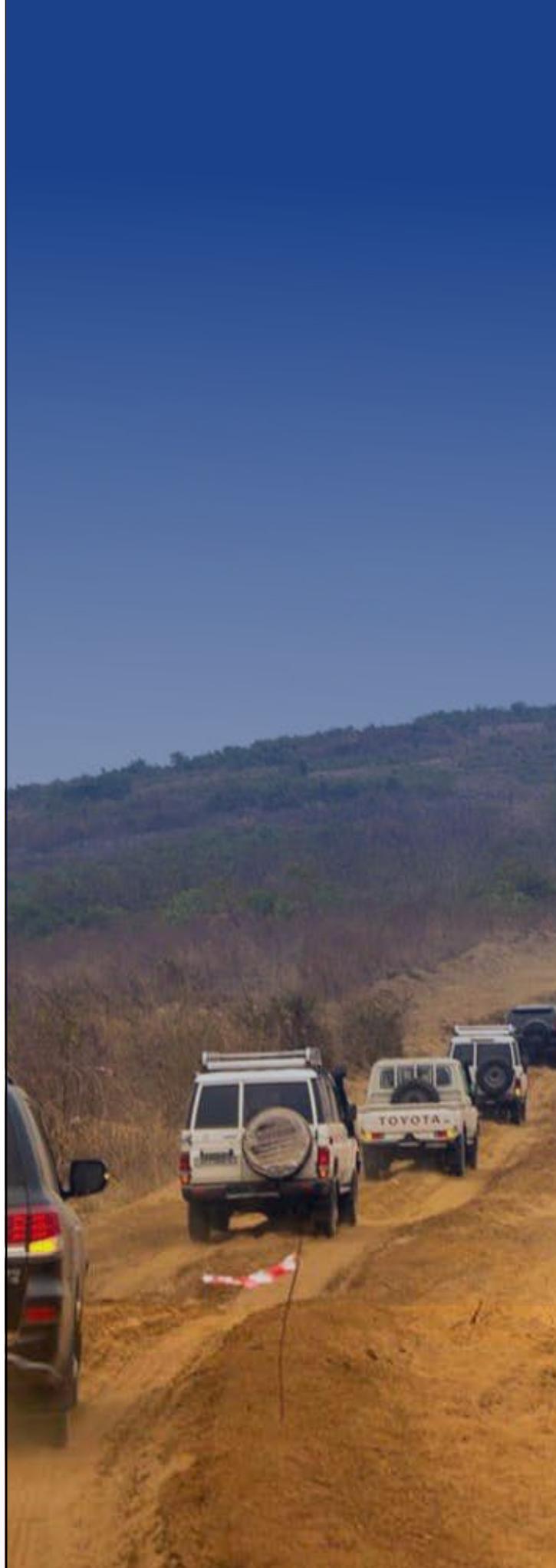
Tableau n°1: Financement des projets d'infrastructures 2021-2023

Année	Montant en USD	Structure (%)
2021	42,2	24,4
2022	79,3	45,8
2023	51,6	29,8
Total	173,1	100

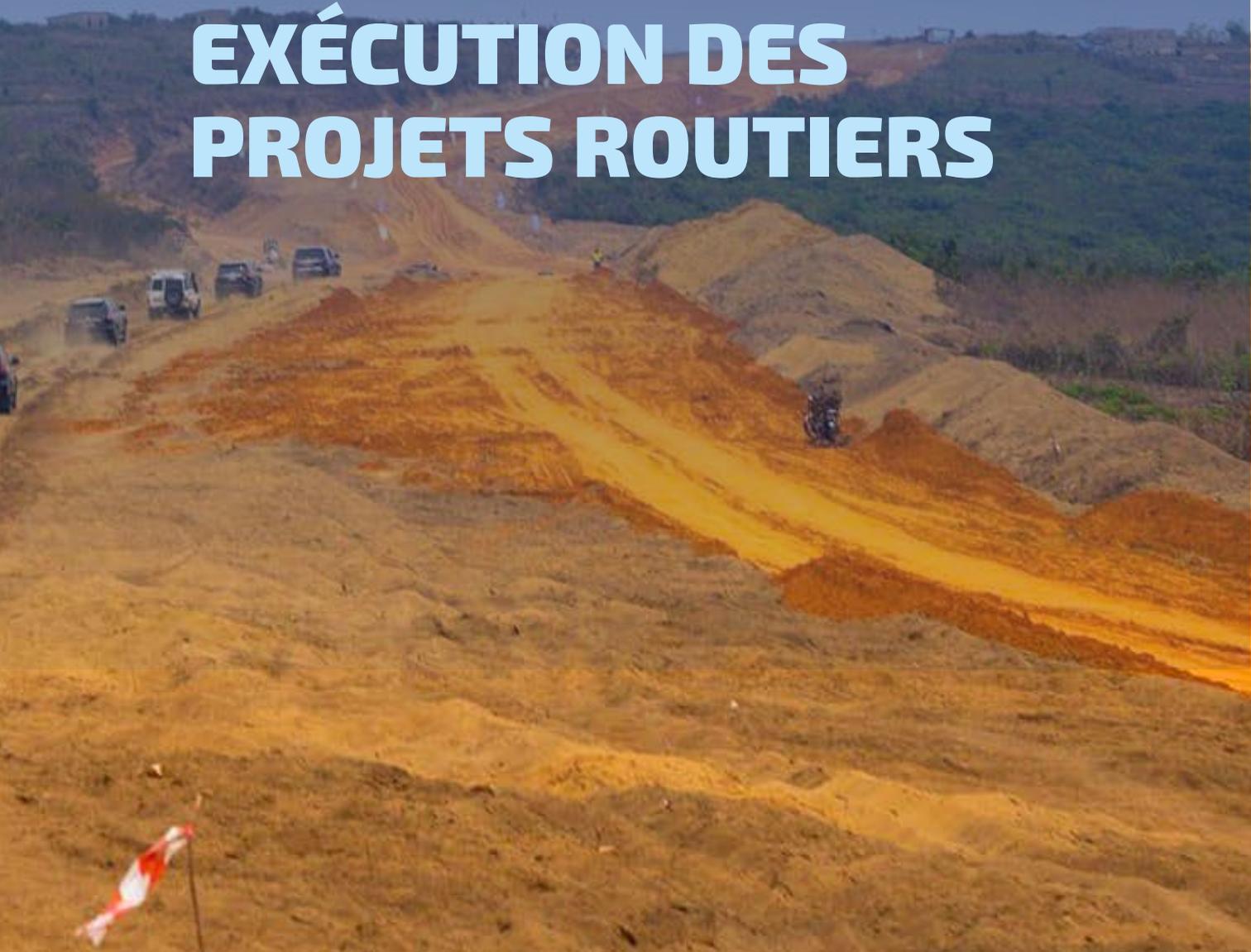
Source: reddition des comptes/Décisions d'attribution des marchés

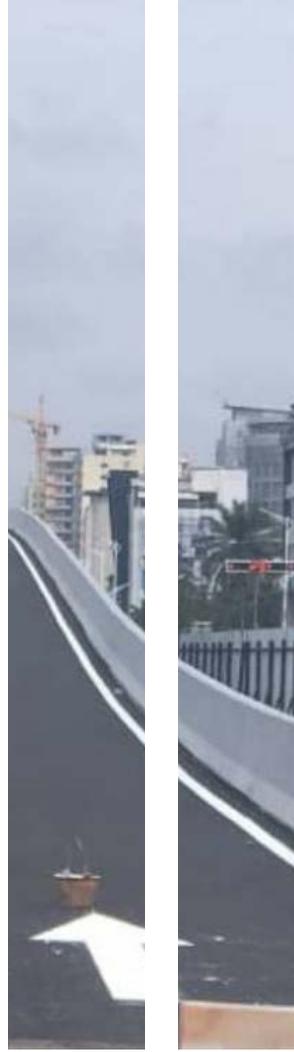
5 Volume I, Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa, pages 18-19

6 Idem



CHAPITRE II: EXÉCUTION DES PROJETS ROUTIERS





II.1. PROJET “ZERO TROU ”

II.1.1. Programmation et lancement du projet

Le gouvernement congolais a lancé jeudi 14 octobre 2021, les travaux du projet “Zéro trou”, au croisement des avenues Victoire et Université, dans la commune de Kalamu à Kinshasa. Ce projet vise à éradiquer les embouteillages et bouchons, devenus récurrents dans cette ville et cultiver le civisme routier auprès des conducteurs automobiles. *“Nous démontrons ici une ambition, un objectif, parce que comme vous l’avez suivi récemment lors de notre dernier Conseil des ministres, le Président de la République est revenu sur la problématique des embouteillages et des bouchons dans la ville de Kinshasa. A côté de ça, c’est permettre aussi que nous puissions avoir des voies secondaires. Parce que comme vous le savez, ce qui rend la circulation difficile dans la ville de Kinshasa, c’est que nous avons très peu de voies d’accès vers les points centraux de la ville”*, avait souligné le Premier Sama Lukonde, lors du lancement du projet.

Dans sa première phase, les travaux concernaient la réhabilitation de 85,99 Kilomètres de route pour un coût global de 32 millions USD. La province ciblée, c’est la ville de Kinshasa, à travers ses 4 districts. La phase générique de ce projet consistait à réhabiliter 39 kilomètres avec 19 artères. La deuxième phase consistera, par la suite, à la réhabilitation de 46 kilomètres avec 27 artères⁷.

II.1.2. Exécution financière

Selon le gouvernement, le financement de ce projet est assuré par le Trésor public. Le projet “Kinshasa Zéro Trou” a été budgétisé à 32 million de dollars américains, pour une prise en charge des 49 axes de voiries. Il a été subdivisé en deux phases, dont la première concerne 24 axes et la deuxième les 25 artères restantes.

Prévue pour une durée de trois mois, soit du 15 octobre 2021 au 15 janvier 2022, la première phase a été évaluée à 15.600.744 USD. Toutefois, son

exécution a pris fin en juin 2022, suite à la lenteur de décaissement des ressources financières aux échéances requises.

Les paiements des acomptes ont été effectués comme suit: 5.300.477 USD en janvier 2022 et 5.300.477 USD en avril 2022. Le solde de la première phase est arrivé à mi-juin 2022 dans les comptes des entreprises, selon les experts du Gouvernement.

Toutefois, le rapport d’exécution de la Loi de finances 2022 à fin juin retrace un montant total décaissé de 22,3 million \$, des chiffres non confirmés par le Ministère des infrastructures⁸. Ce qui dégage un écart à justifier d’environ 7millions USD non déclarés. Ces chiffres n’apparaissent pas dans la reddition des comptes de la même année.

II.1.3. Des études de faisabilité et gestion irrégulière

Les études du projet “zéro trous”, ont été faites de manière superficielle dans la mesure où certains tronçons n’ont pas été étudiés et analysés en profondeur. Ce qui est la cause même du tâtonnement que l’on a observé dans le chef de l’exécution desdits travaux. Après vérification, CREFDL relève que ces études ont été menées par l’Office des Voiries et Drainage (OVD), sans l’avis technique des services administratifs du ministère des ITP, dont la Direction des Ponts et Chaussées. Par ailleurs, le projet ne s’inscrit nullement dans les documents de planification du Ministère des ITP, dans la loi de finances de l’année ou l’édit budgétaire de la Ville de Kinshasa. Rappelons que l’inscription d’un projet dans le budget, la planification de la mise en concurrence sont des préalables à la commande publique⁹.

En ce qui concerne la gestion du projet, conformément à la loi relative aux marchés publics en vigueur en RDC, c’est la Cellule de gestion de projet des projets et des marchés publics de la Ville

7. Ministère des infrastructures et travaux publics, Fiche technique du projet

8. Ministère du budget, Rapport d’exécution de la loi de finances 2022 à fin juin

9. Articles 6 points 3 et 4 de la loi N° 10/010 du 27 Avril 2010 relative aux marchés publics

10. Décret 10/32 d’y 28 décembre 2010, mais aussi dans l’article 13, alinéa

de Kinshasa qui devrait effectuer les travaux¹⁰. D'autant plus qu'il s'agit ici d'une matière relevant de sa compétence. Toutefois, une commission représentative a été mise en place composée des conseillers du cabinet du ministre des ITP et de son administration, les membres de l'hôtel de ville de Kinshasa, la Direction générale de l'OVD.

A défaut de respect des normes, le projet Kinshasa "zéro trou" a été exécuté en régie par l'Office des Voiries et Drainage (OVD), qui à son tour l'a sous-traité aux entreprises de son choix, qui sont les suivantes :¹¹

- **La congolaise de construction "2C"**, pour le lot 1 comprenant les avenues OUA I et OUA II, Ring I, II et III pour un montant total de 4.213.350,33 \$;
- **Johnny Matala Company "JMC"**, pour le lot 2 comprenant les avenues Victoire, Marine, Allée Verte, Ikelemba et Basoko, pour un montant TTC de 4.175.475,55 USD;
- **Adi Construct** pour le lot 3 comprenant les avenues Boulevard Kinkole et LDK, pour un montant TTC de 2.522.035,57 \$;
- **Setraco SARL** pour le lot 4 comprenant les avenues Kabasele, du Livre et Démocratie pour un montant de TTC de 2.268.469,17\$;
- **Groupement Cestari-Sokerico** pour le lot 5 comprenant les avenues Entrée Matete, Boucle Hôtel de ville, Bangala, Baruti santé, Saint-Christophe et Itaga pour un montant TTC 3.177.925,06 \$;
- **Groupe KA**, pour le lot 6 comprenant les avenues Boucle Pierre Mulele, Bretelle échangeur, Komorico, Shaba-Landu, sport et Kalembembe;
- **China Guang Dong China Provincial Co LTD "CGCD"**, pour le lot 7 comprenant les avenues des touristes, Boucle Kimetele, Basongo, Haute tension et Yolo pour un montant TTC de 1.417.912,55 USD;
- **Bahari Engineering**, pour le lot de 9 comprenant les avenues By-pass, Lumumba Katshi et Itimbiri pour un montant TTC de 668.037 USD.

¹¹ OVD: note d'attribution des marchés publiée par l'Autorité de Régulation des Marchés Publics



II.1.4. Exécution des travaux: Observations citoyennes

Tableau n°2 : Liste des projets effectués dans le cadre de la première phase de "Zéro trou"

N°	Artères	Localisation	Projet	Longueur Axe en Km	Coût en Prévisionnel en USD	Entreprise	Durée en Mois	Nature des travaux	Observations
District de Lukunga									
1	Démocratie (ex. Des Huileries)	C/Lingwala		0,39	541 531,97	Setraco SARL	2	Curage 1532 m ³ et construction caniveaux 416 ml, Réhabilitation partielle 3552 m ² , Réhabilitation profonde chaussée rigide 460 m ² , Renforcement 2328 m ² , Aménagement accotements 166 ml	Curage et construction caniveaux déjà exécuté ; Réhabilitation partielle à compléter ; Non-respect du délai d'exécution des travaux malgré le financement.
2	Tangu	C/Ngaliema		1,406	899 854,74		3	Assainissement 476 ml, PAT: 30m ² , Réhabilitation partielle S 1638 m ² , Réhabilitation Totale s 1218m ² , Réhabilitation profonde S 712m ² , Réhabilitation profonde Chaussée Rigide S 714m ² , Renforcement 2019m ² , Accotement S 1051m ²	Non-respect des délais ; Tous les travaux sont exécutés
3	Basoko	C/Ngaliema		0,552	531 064,48	Johnny Matata Company "JMC"	2,5	Assainissement 552 ml, Réhabilitation Totale s 3864 m ² , Accotement S 552 m ²	

4	Carrière	C/Mont Ngafula	0,115	100 915,08		3	Assainissement 115 ml, Réhabilitation profonde chaussée rigide 5 550m ²	Assainissement, réhabilitation profonde chaussée exécutées à 100%
5	Du fleuve	C/Mont Ngafula	1,06	394 028,52		1	Assainissement 1060 ml, PAT 12 m ² , Réhabilitation totale 7420 m ² , Renforcement 33 m ² , Aménagement accotements 1060 m ²	
6	Nguma	C/Ngaliema	5,3	1 649 001,06		3	Recyclage, Stabilisation et asphaltage	Pas de recyclage ni de stabilisation, nous avons constaté juste un renforcement de la chaussée sur les tronçons : entrée haute tension et la boucle mont fleurie, le coût du renforcement est moins élevé que celui du recyclage.
7	Kasavubu (commerce rond-point victoire)	C/Kalamu, Kasa Vubu		797 886,47			Assainissement débouchage égouts 2050 ml, curage caniveaux 1672m ³ construction caniveaux 23 ml, Réhabilitation partielle 1633.32 m ² , Réhabilitation totale 1926.6 m ² , Renforcement 2988.44 m ²	Travaux effectués mais de mauvaise qualité : détérioration précoce de la structure en béton en moins de trois mois de réalisation, pas d'ouvrages d'assainissements (caniveaux), le renforcement n'est pas encore exécuté, pas d'uni sur la chaussée.

SOUS-TOTAL KINSHASA ZERO TROUS		8,82	4 116 395,85					
TOTAL LUKUNGA		8,82	4 116 395,85					
II. District de Mont Amba								
1	Entree Matete (Sous Region)	C/Lemba, Matete	1,41	649 346,29	Groupe-Cement Cestari-Sokerico	3	Aménagement berge 80 ml, construction dalots 20ml, construction mur en ailes 20ml, assainissement construction caniveaux 200ml, Réhabilitation totale 1400 m ² , Réhabilitation totale chaussée rigide 485 m ² , Aménagement accotements 200 m ²	Aménagement berge pas encore réalisé; Construction caniveaux ; Réhabilitation totale à 100%. Travaux effectués de mauvaise qualité, les eaux de pluie se déversent sur la chaussée.
2	Boucle Pierre Mulele	C/Matete	0,84	373 358,73	Groupe KA	2	Recyclage, Stabilisation et asphaltage	Travaux effectués de mauvaise qualité
3	Bretelle échangeur	C/Lemba	0,54	240 016,33	Groupe KA	2	Recyclage, Stabilisation et asphaltage	Pas de recyclage ni de stabilisation, nous avons constaté juste un renforcement de la chaussée
SOUS-TOTAL KINSHASA ZÉRO TROU		2,79	1 262 721,35					
TOTAL MONT AMBA		2,79	1 262 721,35					
III. District de Funa								
1	Gambela (victoire force publique)	C/Kasa Vubu	0,90	1 137 497,16	3	Assainissement débouchage 312.50ml, curage caniveaux 456.38m ³ , Construction caniveaux 30ml, PAT 70 m ² , Réhabilitation partielle 308 m ² , Réhabilitation totale 2646m ² , Réhabilitation profonde 75m ² , Réhabilitation profonde chaussée rigide 3010m ² , Renforcement accotement 1155m ²	Non-respect du délai, détérioration rapide de la route au niveau du Rond Point force publique, pas d'éclairage public. Caniveaux étroits et se sont rapidement détériorés avec les eaux de pluie	

2	Gambela (enseignement rond-point gambela)	C/Kasa Vubu		0,72	218 061,29			1,5	Assainissement débouchage 312.50ml, Construction caniveaux 130ml, PAT 8 m ² , Réhabilitation partielle 601 m ² , Réhabilitation profonde 140m ² , Renforcement 406 m ² , Aménagement accotement 150 m ²	Non-respect du délai, travaux achevés, mais la chaussée s'est vite détériorée. L'éclairage public ne couvre pas toute la chaussée.
3	Victoire	C/Kasa Vubu, Kalamu		1,35	893 937,00	Johnny Matala Compagny "JMC"		2,5	Assainissement curage 438.60 m3, PAT 87 m ² , Réhabilitation partielle 388 m ² , Réhabilitation totale 42 m ² , Réhabilitation totale chaussée rigide 7311 m ² , Renforcement 1100 m ² , Aménagement accotement 34 m ²	Non-respect du délai, travaux de mauvaise qualité, débordement des eaux de pluie suite à l'étréoussesse des caniveaux.
SOUS-TOTAL KINSHASA ZÉRO TROUS				2,97	2 249 495,45					
TOTAL FUNA				2,97	2 249 495,45					
District de Tshangu										
1	Boulevard Kinkole (RN1-tribune Kinkole)	C/Nsele		1,37	1 214 304,83	Adi Construct		3	Recyclage, Stabilisation et asphalage, stabilisation	Non-respect du délai, caniveaux trop étroits et détérioration rapide de la chaussée après chaque pluie.
Sous-total Kinshasa zéro trou				1,37	1 214 304,83					
TOTAL TSHANGU				1,37	1 214 304,83					

Source : Matrice Projet Zéro trou/OVD

II.2. PROJET TSHILEJELU

II.2.1. Contenu du projet

"Tshilejelu" est un programme de réhabilitation et de modernisation de la voirie urbaine dans la ville province de Kinshasa et dans l'espace Grand Kasai. Dans le but d'atteindre les objectifs fixés par le programme d'actions du gouvernement, le Chef de l'Etat, Félix Tshisekedi a lancé les travaux du grand projet "Tshilejelu" le mercredi 17 mars 2021, dans la commune de la N'sele au quartier Mpasa, dans la périphérie Est de Kinshasa.

Selon la fiche technique dudit projet, 39,72 Kms de voirie de la ville-province de Kinshasa (42.228.672,02 \$) sont concernés qui, dans sa phase initiale, englobe également l'Espace Grand Kasai (101,77 Km) avec quelques villes et territoires Mbuji Mayi (25,32 Km), Kabinda (10,5 Km), Lusambo (10 Km), Kananga (35 Km), Mweneditu (5,5 km) et Tshikapa (15,39 Km) pour un montant de 96.243.678,56 \$.

Le coût total du contrat entièrement financé par l'Etat congolais tel que conclu le 23 septembre 2020 est estimé à 138 millions de dollars américains. Le montage financier, à en croire le DG de l'OVD, a été effectué avec le concours de la Banque UBA qui a facilité l'obtention d'une ligne de crédit dans le cadre du Partenariat Public Privé (PPP). La durée des travaux est de 28 mois pour Kinshasa et de 36 mois pour l'Espace Grand Kasai.

Dans le cadre de ce travail, notre attention a été focalisée sur les projets implémentés dans la ville de Kinshasa par deux entreprises : Alliance des Bâisseurs du Congo (ABC) et MODERN CONSTRUCTION.

II.2.2. Attribution des marches publics

II.2.2.1. Alliance des Bâisseurs du Congo (ABC)¹²

D'après le contrat signé entre ABC et l'Etat congolais, l'entreprise devrait réhabiliter 13,24 km de la ville de Kinshasa, tel que retenus ici:

District de la LUKUNGA

- Avenue Masikita, long de 1,556km ;
- Avenue Kwamouth long de : 0 ,505 km
- Avenue Boucle Ubangi : long de 1,00km
- Avenue Pumbu long de : 0,440km

District de la Funa

- Avenue Mundele Ngulu long de : 0,800km
- Chaussée de kimwenzaj/mc sral: long de 2855 ml
- Avenue Saio long de : 2,00km

District de Mont AMBA

- Avenue Tshilombo long de : 1,200km
- Avenue Malandi long de : 1204 km
- Avenue BTA long de : 1 ,115km
- Avenue Lunionzo long de : 0,816km

Quatre artères retenues pour la 1ère phase, il s'agit de :

- Avenue Masikita, long de 1200ml (1,2Km) ;
- Chaussée de Kimwenzaj: long de 2855 ml (2,8 km)
- Avenue Kwamouth : L=505,00 ml (0,505km)
- Avenue BAT : L=1 115,00 ml (1,115km)

¹². Contrat signé entre l'OVD et ABC

1. Intervenants :

Maître d'Ouvrage : le Ministère des ITP

Maître d'Ouvrage Délégué : OVD

Entreprise : ABC (Alliance des Bâisseurs du Congo)

Mission de contrôle : BTC

Surveillance : -

Supervision : Ministère des ITP (cabinet)

2. Contrats des travaux signés OVD – ABC Novembre 2020 et le coût du projet est de 20.000.000, 23 \$ US TTC¹³

3. N°OVD/DG/CGPMP/SP/004/2021 pour 13.24 km (KINSHASA) : 20.000.000, 23 \$ US TTC

Approbation du contrat par le VPM le 03 Janvier 2021

Contrat de prestations de service : procédure de recrutement en cours

4. Source de financement : Partenariat Public Privé (PPP) : Trésor Public/ FONER – OVD – ABC – UBA

5. Etudes techniques réalisées par OVD

6. Durée des travaux : 24 mois prenant cours à l'expiration du délai de mobilisation

7. Démarrage des travaux :

Date du démarrage, Lancement officiel : le 26 juin 2021

II.2.2.2. MODERN CONSTRUCTION

1. Intitulé : Travaux de réhabilitation de 13,214 km

2. Province ou ville cible : Kinshasa (13,214 km)

3. Intervenants :

- Maître d'Ouvrage : Ministère des ITP
- Maître d'Ouvrage Délégué : OVD
- Entreprise : MODERN CONSTRUCTION

4. Contrats des travaux signés OVD – MODERN CONSTRUCTION le 15 Janvier 2021 et le coût du projet est de 18.196.324, 07 \$ TTC

- N° OVD/DG/CGPMP/SP/001/2021 pour 13.214 km (KINSHASA) : 18.196. 324, 07 \$ US TTC
- Travaux :

14.249.274, 91\$

- Etudes (3,5 %) de (1) : 498.724, 6 \$ US
- Contrôle (2,5%) de (1) : 356.231, 8 \$ US
- Surveillance (3%) de (1) : 427.478, 23 \$ US
- Supervision (2%) de (1) : 284.985, 48 \$ US
- Redevance ARMP 7/1000 de (1) : 99.744, 93 \$ US
- TVA (16%) de (1) : 2.279.883, 9 \$ US

L'approbation du contrat par le ministère des infrastructures est intervenue le 28 Janvier 2021

5. Source de financement : Partenariat Public Privé (PPP) : Trésor Public/ FONER – OVD – MODERN CONSTRUCTION – EQUITY BANK

6. Etudes techniques réalisées par OVD

7. Durée des travaux : 24 mois prenant cours à l'expiration du délai de mobilisation

8. Démarrage des travaux :

- Date du démarrage : le 11 décembre 2020
- Lancement officiel : le 17 mars 2021

9. Consistance des travaux :

a. Assainissement :

- Construction des nouveaux caniveaux à ciel ouvert maçonnés en blocs pleins de 0,20 x 0,20 x 0,40 pour parois des sections capables de drainer les eaux
- Réhabilitation des caniveaux existants
- Pose de quelques dalles aux entrées parcellaires
- Raidisseur avec chaînage

b. Chaussée en toit de largeur variable (7 – 9 m) avec accotements en béton B3 (épaisseur 0,10 m) d'une largeur de 1,20 m de part et d'autre :

- Couche de roulement en enrobés denses d'épaisseur de 0,05 m
- Couche de base en concassés 0/31, 5 d'épaisseur de 0,20 m
- Couche de Fondation en concassés 0/80 d'épaisseur de 0,25 m
- Pente transversale de 2,5 %

c. Eclairage public

¹³ Avis d'attribution N°OVD/DG/CGPMP/SP/004/2021

II.2.3. Exécution des travaux: Observations citoyennes

Tableau n°2 : des observations techniques sur l'évolution des travaux du projet "Tshilejelu"

N°		Artères	Localisation	Longueur en Km	Durée d'exécution	Coût du projet en \$	Nature des travaux	Observations
District de LUKUNGA								
01	Avenue MASIKITA	C/NGALIEMA 1.400	Pas des Panneaux	2.754.152,06	Travaux préparatoires (nettoyage, curage caniveaux, démolition parois en béton et déplacement réseau Snel, Regideso).		Divergence des linéaires (dans le contrat et le devis, soit : 1,400 ml dans le devis contre 1,555 ml et 1,200ml dans le contrat). Le curage caniveaux réhabilités côté gauche; sous dimensionné.	
Travaux d'assainissement.								
Construction caniveaux								
Construction 8 Chambres								
Construction 4 traversées								
Études bâclées sur le bassin versant (sous dimensionnement des caniveaux);								
							Les travaux achevés, détérioration de la voie	
							non-respect du délai	
							Réhabilitation totale de la chaussée (PK0-PK0+000; PK1+20. L=12 00m;l=7,00m)	
							Aménagement Trottoire (L=1200ml; l=1,00mX 2Cotés).	
							Aménagement Amorce: Av. MARINE L=100ml et YUMBU L=20ml l= 7,00ml	Non-respect du délai.
							Aménagement du Trottoire Amorce L= 120mlX 2cotés	

					Signalisation.	La signalisation, pas encore exécutée.
02	TSHI-LOMBO	C/ MATETE	0,804	Pas des panneaux	1.719,897,08 Usd	District de MONT AMBA
					<p>Travaux préparatoires (Curage caniveaux, démolition ouvrage divers)</p> <p>Assainissement</p> <p>CONSTRUCTION CANIVEAUX L=432m (S=0,640X1,08m) m²</p> <p>CONSTRUCTION CANIVEAUX Lt=100,00m S=(0,8X1,00) m²</p> <p>CONSTRUCTION TRAVERSEE L=16,00m; l=0,8m (S=0,60X0,80)m²</p> <p>Chaussée</p> <p>REHABILITATION PROFONDE L=300,00m l=7,00m</p> <p>REHABILITATION PARTIELLE L=900m; l=7,00m</p> <p>AMÉNAGEMENT TROTTOIRE</p>	<p>L'avenue TSHILOMBO n'existe pas, mais c'est un arrêt de bus dans la commune de Matete selon la population riveraine.</p> <p>Non- exécution des travaux.</p>

03	MALANDI	C/ MATETE	1,204	Pas des pan-neaux	1 190 588,58	<p>TRAVAUX PRÉPARATOIRES</p> <p>Curage caniveaux et évacuation</p> <p>Démolition ouvrage divers</p> <p>ASSAINISSEMENT</p> <p>Réparation caniveaux et traversées</p> <p>CONSTRUCTION AMORCE CANIVEAUX L=400,00 m S=(0,80X0,86) m²</p> <p>CHAUSSEE</p> <p>Réhabilitation profonde L=500,00 m;l=7,00m</p> <p>Réhabilitation partielle ; L=200,00 m;l=7,00m</p> <p>Renforcement chaussée L=(505,00 m) ;l=7,00m</p> <p>Amorce chaussée 10 avenues L=100m l=7,00m</p>	<p>Divergence du montant global des travaux proposés par de l'entreprise ABC soit : 1.190.588,58 \$US dans le devis et 1.217.001,55 \$US dans le tableau récapitulatif du projet soit un écart de 26.412,97 \$US. Non-respect du délai.</p>
----	---------	-----------	-------	-------------------	---------------------	---	---

04	LUNION- ZO	C/ MATETE	0,816	Pas des pan- neaux	1 316 504,86	<p>TRAVAUX PREPARATOIRES</p> <p>Curage caniveaux et évacuation</p> <p>Démolition ouvrage en béton</p> <p>Intervention sur les autres réseaux SNEL ET REGIDESO</p> <p>ASSAINISSEMENT</p> <p>CONSTRUCTION CANIVEAUX L=300,00m S=(0,80X0,86) m²1 côté</p> <p>CONSTRUCTION TRAVERSEE L=26,00m S=(0,80X1,20) m²</p> <p>CONSTRUCTION 12 AMORCES CANIVEAUX 120,00mX2 AVENUES ; S=(0,80X0,86) m²</p> <p>RÉPARATION CANIVEAUX EXISTANT L=100 mx 2 ép.:0,66m</p> <p>CHAUSSEE</p> <p>P.A.T; S= (100) m²</p> <p>Réhabilitation partielle ; S= (1400) m²</p> <p>REHABILITATION PROFONDE,</p> <p>CHAUSSEE RIGIDE S=2800m²</p> <p>RENFORCEMENT S=1512m²</p>	<p>Divergence du montant global des travaux proposés par l'entreprise ABC soit : 1.316.504,86 \$US dans le devis et 1.375.933,45 \$US dans les tableaux récapitulatifs du projet soit un écart de 59.429,09\$US. Selon la population du quartier ANUNGA dans la commune de MATETE, l'avenue LUNIONZO n'existe pas. Par contre c'est le nom d'un Hôpital LUNIONZO sur une avenue en face de la station KWENGE.</p>
----	---------------	-----------	-------	--------------------------	--------------	---	---

05	KIM- WENZA	C/ KALAMU	2.855	14	2 169 156,61	<p>TRAVAUX PRÉPARATOIRES Intervention sur les autres réseaux (SNEL REGIDESO)</p> <p>ASSAINISSEMENT Construction caniveaux L=852m (S=0,80X1,86 m)² Construction Amorce caniveaux L=50,00 m S= (0,60X0,86)m² Construction traversée L=25,00 m (S=0,80X0,86)m² CONSTRUCTION CHAMBRE DE VISITE (S=1,30X1,20)m²</p> <p>CHAUSSEE P.A.T (s=80m²) REHABILITATION PARTIELLE S=(575,30 m²) Décaissement REHABILITATION TOTALE S=(6716,60 m²) REHABILITATION PROFONDE S=(2298,00m²) RENFORCEMENT CHAUSSEE S=2317,70 m² AMÉNAGEMENT ACCOTEMENT L=900,00mX2; S=2700m²</p>	<p>Non-respect du délai travaux en cours, travaux achevés, Détérioration rapide de la chaussée suite aux caniveaux étroits</p>	
----	---------------	-----------	-------	----	--------------	--	--	--

N°	Artères	Localisation	Longueur en Km	Durée d'exécution	Cout du projet en \$	Nature des travaux	Observations
District de FUNA							
01	Avenue Ethiopie	Commune de Kasa-Vubu	0,800	Pas des panneaux	40401.439,37	Démolition des ouvrages divers en béton armé Démolition des ouvrages (poteau électrique, téléphonique et lampadaire) Démolition des constructions permanentes Démolition chaussée bitumée (scarification) Dépose éléments métalliques Abattage d'arbre Terrassements Trottoir CHAUSSEE TRAVAUX D'ASSAINISSEMENT	Plus de deux années après, les travaux n'ont pas encore commencé. Formation des nids de poules sur les parties qui étaient en bon état.
02	Avenue Djolu	Commune de KALAMU	0,400	Pas des panneaux	796,253,18	PREPARATION ET DEBLAYAGE DE L'EMPRISE Démolition des ouvrages existants Abattage d'arbre Terrassement Trottoir CHAUSSEE TRAVAUX D'ASSAINISSEMENT Ouvrages d'Art Dispositif de communication ECLAIRAGE PUBLIC	Les travaux n'ont jamais démarré

03	Avenue Shaba	Commune de Kasa- Vubu	2	Pa des panneaux	1,974,147.89	<p>PREPARATION ET DEBLAYAGE DE L'EM- PRISE</p> <p>Abattage d'arbre</p> <p>Terrassements</p> <p>Trottoir</p> <p>CHAUSSEE</p> <p>TRAVAUX D'ASSAINISSEMENT</p> <p>Ouvrages d'Art; Dispositif de communication; ECLAIRAGE PUBLIC</p>	<p>La chaussée a été réhabilitée, mais les caniveaux construits tout le long de shaba ne sont pas assez profonds, trop étroits (environ 30 cm), déjà bouchés par des bouteilles plastiques et du sable.</p> <p>Partiellement éclairée.</p>
----	--------------	-----------------------	---	-----------------	--------------	--	--

Source: Dévis projet Tshilejelu

II.2.4. Observations techniques sur le projet ABC :

- Non prise en compte du contrôle qualité des matériaux (nous faisons référence aux conditions de mise en œuvre des matériaux, exécutés avec des matériaux correspondants aux spécifications techniques définies dans le marché : granulométrie, limites d'Atterberg, dureté etc.), conditions de mise en œuvre des matériaux (épandage sans ségrégation, épaisseur des couches, moyens de compactage etc.), référence à des normes visées par le marché et règles de l'art..
- Tous les ouvrages d'assainissement sont dimensionnés sans études préalables. Ce qui consiste à étudier le bassin versant où les ouvrages devraient être construits, les mesures environnementales ne sont pas prise en compte ;
- Tous les ouvrages d'assainissement (caniveaux) possèdent parfois une même dimension, sans tenir compte de la quantité des eaux à collecter. La pente de la chaussée ne pas respecter, ce qui provoque la stagnation des eaux pluviales.
- Le contrôle et la surveillance des travaux sont faits sans appareils appropriés ;
- La réception provisoire des travaux parfois ne se fait pas. Dans quelques cas d'exception, cela se fait sans tenir compte des normes, c'est-à-dire sans procès-verbal de livraison ;
- La nature des travaux réalisés dépasse largement le montant des travaux, pour certaines artères par exemple l'avenue Masikita dans la commune de Ngaliema, la vérification arithmétique du devis proposé par l'entreprise soulève quelques écarts considérables.;
- Les travaux sur l'artère Masikita, il faudrait à tout prix construire un collecteur avec des chambres des visites pour acheminer les eaux jusqu'à l'exutoire. Nous avons aussi observé après quelques mètres du collecteur, un bassin de rétention non entretenu qui pourrait encore provoquer l'inondation sur les parcelles puis emporter les habitations, ce qui relève d'un manque des bonnes études aux préalables. Sous dimensionnement des caniveaux réhabilités par rapport aux caniveau existants depuis l'époque de la 2ème République.
- Mauvais calcul des kilomètres à réhabiliter dans le contrat et le devis de la chaussée Masikita dans la commune de Ngaliema. Le contrat indique 1400ml à la place de 1555 ml;
- Les travaux sur l'avenue Lunionzo et Tshilombo n'ont pas encore commencé selon le constat fait sur terrain. Selon la population

riveraine ces deux avenues n'existent pas;

- L'avenue Malandi est le prolongement du Boucle Pierre Mulele dans la commune de Matete. Selon le constat fait sur terrain, les deux avenues constituent deux projets différents. Tshilejelu, pour l'avenue Malandi et Boucle Pierre MULELE pour Zéro trou. Ces deux projets, normalement devraient être combinés, selon la nature des travaux à exécuter pour éviter la confusion.
- Manque d'éclairage public dans certains devis proposés par les entreprises et la signalisation routière (horizontale et verticale) ;
- Lors de la vérification arithmétique du devis de l'entreprise ABC nous avons constaté plusieurs erreurs de calcul;
- L'avenue TSHILOMBO, dans le devis le kilomètre retenu est de 0,804km contrairement au contrat où il est fixé à 1,200km.

II.2.5. Observation sur les projets MODERN CONSTRUCTION

Sur le plan Administratif :

- Dans le contrat signé le 15 Janvier 2021 entre l'OVD et l'Entreprise MODERN CONSTRUCTION le coût total est de 18 196 324,07 \$ US et dans la lettre N° 1718/DGCMP/DG/DRE/D1/BNJ/2020 du 18 décembre 2020 émanant de la DGCMP ayant comme objet l'autorisation spéciale, le coût mentionné est de 18 096 376,64 \$ USD, soit une différence de 99.947,43\$ USD non expliquée.
- Les écrits dans le contrat de prestations de service N° OVD/DG/CGPMP/001/PI/2021 relatif au contrôle des travaux de réhabilitation de 13,21 km de voiries de Kinshasa ne sont pas visibles.

Aspects Techniques :

- Dans l'Axe routier Boucle de Lemba et Avenue Escorte le tronçon ne sont pas définis;
- Manque de carte de tracé suivant les axes de route retenue dans le projet;
- Manque de plans détaillés des ouvrages d'assainissement à réaliser;
- Manque de devis;
- On n'a pas prévu la signalisation verticale et horizontale dans le projet;
- La rubrique éclairage public n'est pas détaillée;
- Manque de planning de projet;
- Manque d'études hydrauliques pour le dimensionnement des caniveaux.

III.

Dépassement et non consommation des crédits

Tableau °3: Autres projets exécutés entre 2021-2023

Projets	Prévisions en CDF	Exécutions en CDF	%
PROJETS EXÉCUTÉS EN DÉPASSEMENT			
Réhabilitation de l'avenue Elengesa, tronçon Mariano-Makala	663 422 581,00	5 126 203 000,00	772,6
Réhabilitation de la route de l'avenue de Yolo Médicale, Mombele	782 211 456,00	12 284 890 795,00	1 570,5
PROJETS NON PAYES			
Aménagement de l'accès au site Kimbanguiste/ Ngafani à Selembao	621 742 145,00	-	0,00
Réhabilitation de l'avenue Cimetière tronçon Victoire	565 607 020,00	-	0,00
Réhabilitation de l'avenue du 30 juin, tronçon Laurent Désiré Kabila	356 582 860,00	-	0,00
Réhabilitation des avenues des Ecoliers, Poko et Central à Kauka	861 990 897,00	-	0,00
Curage de la rivière Yolo	928 383 102,00	-	0,00
Réhabilitation de la route centre de Pompage à Kinsuka	1 432 856 979,00	-	0,00
Eclairage public à Lemba Terminus	928 383 102,00	-	0,00
Réhabilitation de l'avenue Lumumba, tronçon Mobutu	445 728 577,00	-	0,00
Construction de la route Mokali à Kimbaseke	928 383 102,00	-	0,00
Construction de l'avenue Kulumba à Limete Kingabwa	445 728 577,00	-	0,00
Construction de la boucle de N'djili	928 383 102,00	-	0,00

Source : Reddition des comptes 2022

Commentaire

Le tableau ci-haut démontre que:

- La réhabilitation de la route Yolo Médicale-Mombele longue de 2,3 km a été payée en 2022 à hauteur de 12 milliards CDF (6 millions \$), contre les prévisions de 782.211 456,00 CDF (385.325 \$), soit un taux d'exécution de 1570,5%. La Loi de finances ne précise pas les kilomètres à réhabiliter et aucune décision d'attribution dudit marché n'a été publiée sur le site de l'Autorité de Régulation des Marchés Publics. CREFDL relève aussi l'absence de l'inscription du marché dans le PPM. Selon les entretiens effectués avec l'administration des ITP, il ressort que le

dépassement observé dans l'exécution est lié à l'absence d'une étude de base et de qualité. La route s'est rapidement détériorée et on assiste au débordement des eaux de pluie;

- La modernisation de l'avenue Kulumba-Limete a été budgétisée à hauteur de 51,8 millions \$¹⁴ pour une longueur de 6,8 km et le marché a été attribué à SAFRIMEX dans le cadre d'un partenariat Public-Privé. Ce projet a été proposé au par avant par le gouvernement en 2020 pour un montant de 32 millions \$. Ceci dégage l'écart de 19,8 millions\$. L'absence d'étude préalable reste le seul problème de l'instabilité budgétaire.

14 OVD, Décision d'attribution provisoire N°OVD/DG/CGPMP/SP/012/2022

Il faut noter que dans la phase initiale, le projet était conçu dans le cadre d'un financement par le trésor public. Ainsi, pour la phase préparatoire une allocation de 445 728 577,00 CDF (221 425\$) avait été inscrite dans la loi de finances 2022;

- La réhabilitation de l'avenue Elengesa, tronçon Mariano-Makala a connu aussi le dépassement de 772,6%. Comme les autres avenues, les caniveaux sont fortement dégradés.

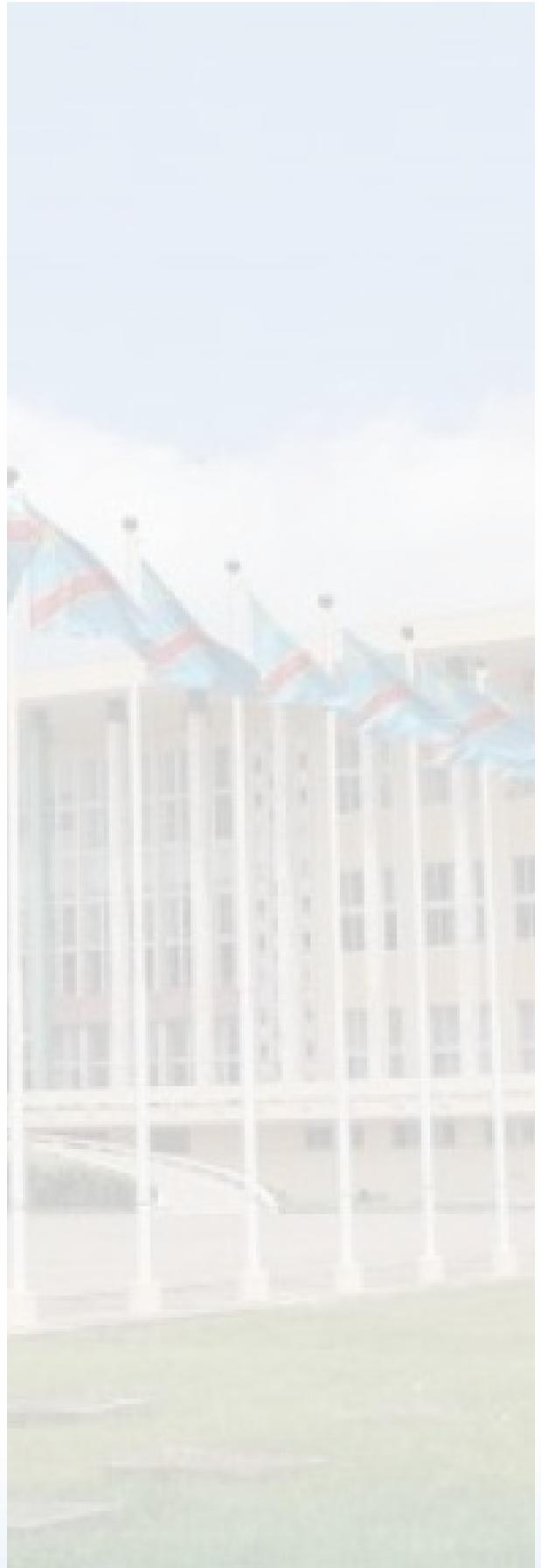
IV. Non respect des principes de budgétisation

Les instructions relatives à l'élaboration de la loi de finances de l'année sont plus claires. Les prévisions des dépenses liées aux constructions et aux travaux de réhabilitation des infrastructures sont transmises au ministère du plan via la direction de programmation et de budgétisation. Elles sont accompagnées des devis estimatifs certifiés par le ministère des travaux publics, des plans du projet, des études de faisabilité et architecturales.¹⁵ Les pratiques actuelles sont à l'opposé des principes de gestion des projets d'investissement en vigueur en RDC. Ces projets ne sont nullement en lien avec le Cadre Budgétaire à Moyen Terme et le Cadre des Dépenses à Moyen Terme sectoriel.

Une autre situation, c'est la retenue effectuée par le cabinet du ministre des ITP pour chaque travaux d'infrastructures. La question est dénoncée par l'administration. Alors que la loi de finances de l'année dote le cabinet du Ministre des crédits pour effectuer les frais de mission. Ce dernier a pris un arrêté dans lequel 2% pour chaque marché d'infrastructures effectué par son ministère¹⁶.

¹⁵ Ministère du Budget, instructions relatives à l'élaboration de la loi de finances de l'année, page 40

¹⁶ Arrêté n°CAB/MINETAT/ITP/AGM/016/2023 du 28 juin 2023 portant définition et gestion des frais de maîtrise d'oeuvre, des projets d'infrastructures



CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Au terme de cette étude, il s'observe que des défis majeurs restent à relever quant à la mise en œuvre des politiques d'infrastructures dans la ville de Kinshasa. CREFDL constate que la majorité des projets d'infrastructures routières réalisées ne respectent pas le plan directeur des transports à Kinshasa. Les mêmes routes sont réhabilitées tous les trois ans avec généralement les mêmes entreprises et l'Etat gaspille énormément des moyens financiers sans atteindre les résultats.

La centralisation de la gestion des projets d'investissement, l'institutionnalisation d'une rétrocession de 2% au cabinet du Ministre des ITP, l'absence d'une planification et d'étude préalable constituent un frein à la modernisation de la voirie urbaine de la ville de Kinshasa.

Ainsi, CREFDL invite:

Le Parlement

D'interpeller le Ministre des ITP pour qu'il s'explique sur la gestion de 70,5 millions \$ investis par le trésor public dans les projets d'infrastructures à Kinshasa entre 2021 et 2023;

La Première Ministre :

- D'instruire au Ministre des ITP de retirer son Arrêté ministériel n°CAB/MINETAT/ITP/AGM/016/2023 du 28 juin 2023 lui accordant une rétrocession de 2% du coût des projets d'infrastructures ;
- D'initier un audit de tous les projets d'infrastructures lancées à Kinshasa entre 2020-2023;
- Clarifier la compétence et les intervenants en matière de gestion des projets de réhabilitation de la voirie urbaine de la ville de Kinshasa;
- Prendre des mesures conservatoires contre les responsables de l'OVD;
- La suspension de l'exécution de tous les projets de voirie effectués à Kinshasa et la mise en place d'une commission d'évaluation;
- Faire respecter les principes des marchés publics;
- Interdire la cogestion ou une gestion centralisée des projets d'infrastructures relevant des compétences exclusives des provinces et des ETD.

La Cour des Comptes

- Initier un audit complet des projets d'infrastructures exécutés dans la ville de Kinshasa.



BIBLIOGRAPHIE

1. Avis d'attribution N°OVD/DG/CGPMP/SP/004/2021
2. Arrêté n°CAB/MINETAT/ITP/AGM/016/2023 du 28 juin 2023 portant définition et gestion des frais de maîtrise d'oeuvre, des projets d'infrastructures
3. Décret 10/32 du 28 décembre 2010, mais aussi dans l'article 13, alinéa 1er, de la Loi n°10/010 du 27 avril 2010 relative aux marchés publics
4. Devis Projets ABC et GREC 7
5. Loi N° 10/010 du 27 Avril 2010 relative aux marchés publics
6. Loi de finances et projets de loi portant reddition des comptes, exercices 2021-2023
7. Ministère des infrastructures et travaux publics, Fiche technique du projet
8. Ministère du budget, Rapport d'exécution de la loi de finances 2022 à fin juin
9. Plan Directeur des Transports urbains de la ville de Kinshasa
10. Ministère du Budget, instructions relatives à l'élaboration de la loi de finances de l'année
11. OVD: notes d'attribution des marchés publiées par l'Autorité de Régulation des Marchés Publics
12. OVD, Projet zero trou
13. <https://pdtk-kinshasa.com/a-propos-pdtk>

