

ASADHO

B.P.16737
KINSHASA 1

R.D. Congo

Association Africaine de Défense des Droits de l'Homme

African Association for the Defense of Human Rights



**Mise en œuvre de la convention de collaboration
entre la RDC et le Groupement d'entreprises chinoises**

Défis de la transparence, de la qualité et du respect des droits humains dans la réalisation des infrastructures du projet Sicominex à Kinshasa



Novembre 2014

*Organisation affiliée à la Commission Internationale des Juristes (Genève), à la Fédération Internationale des Droits de l'Homme (FIDH), dotée du statut d'observateur auprès de la Commission africaine des Droits de l'Homme et des peuples (Banjul) et Membre du Réseau OMCT/SOS Torture.

ASADHO – Bureau National : Colonel Ebeya n°195, derrière l'hôpital Mama Yemo, Commune de Gombe,
Kinshasa /Gombe, Local 2, RD. Congo
Tél. (00243) 81 17 29 908 ..

E-mail : asadhokin@yahoo.fr

Site web: <http://www.asadho-rdc.net>

ASADHO

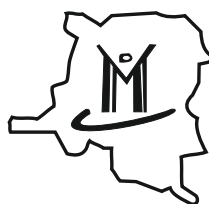
B.P.16737

KINSHASA 1

R.D. Congo

Association Africaine de Défense des Droits de l'Homme

African Association for the Defense of Human Rights



**Mise en œuvre de la convention de collaboration
entre la RDC et le Groupement d'entreprises chinoises**

**Défis de la transparence, de la qualité et du respect
des droits humains dans la réalisation des infrastructures
du projet Sicominés à Kinshasa**

Novembre 2014

Sigles et abréviations

| | |
|--------|--|
| ACGT | : Agence Congolaise des Grands Travaux |
| ASADHO | : Association Africaine de Défense des Droits de l'Homme |
| FC | : Franc Congolais |
| FCFA | : Franc des communautés Financières d'Afrique |
| KM | : Kilomètre |
| ONL | : Office National de Logement |
| ONATRA | : Office National de Transport |
| OVD | : Office des voies et drainage |
| RDC | : République Démocratique du Congo |
| SADC | : Southern African Development Community |
| UPN | : Université Pédagogique Nationale |
| US | : United State |

Table des matières

| | |
|---|----|
| Sigles et abréviation..... | 4 |
| Table des matières..... | 5 |
| I. Introduction..... | 10 |
| 1. Contexte..... | 10 |
| 2. Choix du cas d'étude..... | 11 |
| 3. Objectifs..... | 12 |
| 4. Méthodologie..... | 12 |
| 5. Difficultés rencontrées..... | 13 |
| II. Description du projet Sicomines | 13 |
| 1. Présentation du projet Sicomines..... | 14 |
| 1.1. Potentiel offert par le projet | 17 |
| 1.2. Risque de mauvaise gestion du potentiel par le Gouvernement | 17 |
| 1.3. Description des infrastructures | 17 |
| - Route Lutendele..... | 18 |
| - L'avenue Tourisme | 20 |
| - L'hôpital du cinquantenaire | 20 |
| - L'esplanade du palais du peuple | 21 |
| - Le Boulevard Triomphal | 21 |
| - Le Boulevard Sendwe | 22 |
| - Le Boulevard du trente juin lot 1 et 2 | 22 |
| - La boucle de trente juin | 23 |
| - Le Boulevard Lumumba | 23 |
| 2. Analyse des infrastructures : quels coûts pour quelle qualité ? | 24 |
| 2.1. Un coût surestimé ? | 24 |
| 2.1.1. Projet de construction et de modernisation des Boulevards Sendwe et Triomphal | 24 |
| 2.1.2. Projet de modernisation du Boulevard de trente juin lot 1 gare centrale-Socimat..... | 26 |
| 2.1.3. Projet de modernisation du Boulevard du trente juin lot 2 Socimat-Kintambo Magasin..... | 26 |
| 2.1.4. Analyse comparative des coûts du projet de construction de la route Pointe-Noire - Brazzaville à ceux des infrastructures réalisées à Kinshasa | 27 |

| | |
|--|----|
| 2.1.4.1. Présentation de la route Pointe-Noire - Brazzaville | 27 |
| 2.1.4.2. Coût du projet | 28 |
| 2.1.4.3. Comparaison avec les coûts des routes exécutés à Kinshasa dans le projet Sicominès | 28 |
| 2.1.5. Projet de modernisation et aménagement de l'esplanade du palais du peuple | 29 |
| 2.1.6. Projet de construction de l'hôpital du cinquantenaire | 30 |
| 2.2. Une qualité à la hauteur | 31 |
| 2.2.1. Procédure de passation de marchés des travaux d'infrastructures et de contrôle | 31 |
| -Cadre légal sur les marchés publics | 31 |
| -Non respect du cadre légal | 31 |
| 2.2.2. Recrutement des cabinets d'audit | 32 |
| 2.2.3. Qualité des travaux non garantie | 33 |
| 3. Des impacts des travaux d'infrastructures à Kinshasa sur les droits humains | 34 |
| 3.1. Des impacts positifs | 34 |
| 3.2. Des impacts négatifs | 35 |
| 3.2.1. Analyse du cadre légal | 35 |
| 3.2.2. Accès à l'information et consultation publique | 37 |
| 3.2.3. Droit à une juste et préalable indemnisation | 39 |
| 3.2.3. De la responsabilité | 41 |
| III. Conclusion et recommandations | 41 |
| IV. Annexes | 45 |

Remerciements.

Au moment où nous rendons public ce rapport, l'Association Africaine de Défense des Droits de l'Homme « ASADHO » tient à adresser ses remerciements à l'équipe de recherche composée de ses membres et de collaborateurs extérieurs ci après **Jean Claude MUKUNA, Felly DIENGO, Nicole IFLANKOY, Léonie KANDOLO, Alven's KABENGLE, Godé KALONJI, Christelle IYAYESA, Billy KAMPOS, Cyrille MILANDU et Justin NDABA SANDJI** pour leur engagement et efforts fournis dans la collecte des données qui ont servies à la rédaction dudit rapport.

Nous remercions aussi l'équipe de coordination de la recherche et de la rédaction du présent rapport composée de Maîtres **Jean Claude KATENDE et Jean KEBA KANGODIE** pour leurs apports qui ont donné une forme à ce travail.

Nos remerciements s'adressent également à l'équipe du Centre Carter composé de **Jean Pierre OKENDA, Maître Fabien MAYANI, Baby MATABISHI, Elisabeth CAESENS et Manon AUBRY** pour d'abord, leur appui technique en collaboration avec le staff de l'ASADHO depuis la préparation méthodologique de l'équipe de recherche jusqu'à l'analyse des données et, ensuite l'appui financier sans lequel ce travail n'aurait pas été possible.

L'ASADHO remercie aussi toutes les personnes de bonne volonté qui s'étaient montrées disponibles pour fournir des informations à son équipe.

Résumé.

Dans le souci de remise en état, de développement et de modernisation des infrastructures de base, le Gouvernement de la République Démocratique du Congo avait conclu le 17 septembre 2007, le protocole d'accord avec le groupement d'entreprises du droit chinois.

Cet accord au départ secret avait suscité beaucoup de débats avec l'intervention des bailleurs des fonds traditionnels de la RDC via le Fond Monétaire International, de la société civile congolaise et de la représentation nationale. Ce qui a eu pour effet, le retardement du financement des travaux d'infrastructures avant la révision du volume du prêt convenu de 6.000.000.000 à 3.000.000.000 \$ US.

De ce protocole d'accord, la convention de collaboration suivie de trois avenants a été signée entre les deux parties en 2008 et la joint-venture dénommée Sicomines avec 68 parts du capital pour le groupement d'entreprises chinoises et 32 pour la partie congolaise, a été créée pour gérer le projet minier d'une part, et recueillir les prêts destinés au financement des travaux d'infrastructures, d'autre part.

L'étude organisée par l'ASADHO sur l'exécution des infrastructures identifiées dans le cadre de cet accord à Kinshasa, a enregistré plusieurs défis liés notamment à la transparence dans la passation de marchés des ouvrages à exécuter, dans le recrutement des cabinets d'audit des travaux, dans l'évaluation et la détermination des coûts d'infrastructures réalisées et dans l'accès à l'information publique sur les différentes interventions. La garantie de la qualité et de la durée de vie des infrastructures réalisées ainsi que la gestion des impacts des travaux sur les droits humains demeurent une des préoccupations majeures.

Qualité et coût des infrastructures

- Æ L'inexistence de contrôle systématique indépendant et transparent des coûts et qualités des infrastructures entraine la surévaluation de certains projets d'infrastructures ;
- Æ Inexécution de certains travaux quoique décrits comme réalisés à l'instar de l'avenue Lutendele ;
- Æ L'absence des études de faisabilité, des devis des travaux, de la détermination des matériaux de construction à utiliser, des caractéristiques techniques et de la durée des ouvrages ne permet pas l'évaluation et la justification des coûts très élevés constatés.

Consultation des populations et violations des droits humains

- Æ Absence de consultation des citoyens concernés dans la sélection et la priorisation des infrastructures, en particulier les victimes des démolitions et expropriations illégales des parcelles et logements ;
- Æ Le développement des infrastructures entraîne de graves violations des droits humains dues aux expropriations qui ne respectent ni les lois de la RDC, ni les traités internationaux en la matière ;
- Æ Le non prise en compte de l'approche basée sur les droits humains dans l'exécution des travaux explique le nombre élevé des violations des Droits Humains et le non prise en charge de la majorité des victimes enregistrées comme c'est le cas sur l'avenue de tourisme.

Sur ce, il est indispensable de mettre en place ou de renforcer les mécanismes systématiques de contrôle indépendant et transparent, pour auditer l'existence physique des infrastructures ainsi que la correspondance entre la qualité et le coût d'une part, la consultation des populations riveraines dans la sélection et la priorisation des infrastructures, d'autre part.

Les résultats de ces évaluations indépendantes devront être rendus publics en vue d'accroître la responsabilité tant des entreprises exécutantes que des institutions publiques concernées.

Ce qui devra conduire à plus de responsabilité et de sérieux dans la gestion du potentiel offert par ce projet dans l'intérêt de la RDC. Car les fonds débloqués pouvaient permettre de réaliser plusieurs infrastructures que celles qui sont réalisées à Kinshasa.

I. Introduction

1. Contexte.

Située au cœur de l'Afrique avec une superficie de 2.345.000 km², la RDC est l'un des pays les plus riches en ressources naturelles. Le pays est souvent qualifié de '*scandale géologique*' suite à l'abondance et la diversité de ses ressources naturelles.

Malgré toutes ces richesses et les atouts que lui offrent sa position géostratégique, la RDC est confrontée à de graves difficultés en matière d'infrastructures de base. La plupart des infrastructures existantes remontent à l'époque coloniale et sont à ce jour dans un état de délabrement très avancé, faute d'entretien et de modernisation.

L'absence de politique cohérente de développement et d'entretien des infrastructures avec des objectifs clairs et évaluables à court, moyen et long termes explique en grande partie le déficit d'infrastructures de base en RDC.

Le déficit d'infrastructures adéquates ne favorise pas le développement du pays si bien que la République Démocratique du Congo figure parmi les pays les plus pauvres de la planète suivant l'Indice du Développement Humain. En 2013, la RDC a été classée dernière soit 186^{ème} avec le Niger par le PNUD en termes d'indices de développement humain avec 87,7% de la population vivant en dessous du seuil de pauvreté¹.

Les différents gouvernements qui se sont succédé depuis l'accession du pays à l'indépendance n'ont pas réussi à développer les infrastructures de la RDC. Et ce, malgré les financements régulièrement reçus des institutions financières internationales (Banque Mondiale, Banque Africaine de développement, la coopération bilatérale...) à cette fin. Dans certains cas, ces fonds ont été mal gérés avec pour conséquence l'aggravement de l'endettement extérieur du pays.

A titre d'exemple, on peut citer le financement des travaux de réhabilitation de l'avenue de l'Université par la banque Mondiale dont la gestion avait été décriée. Chaque fois que l'on remet en cause l'efficacité du programme de réhabilitation de la voirie urbaine de la ville de Kinshasa, l'on voit directement l'avenue de l'université à Kinshasa.

En effet, adjugé au départ à l'entreprise « House Construct » pour plus de 4.000.000 \$ US, le chantier de l'avenue de l' Université long de 9,8 Km même inachevé aura coûté à l'Etat congolais sur les fonds empruntés auprès de la Banque Mondiale plus de 8.000.000 \$ US. Réputée maître dans l'art de « la bonne gouvernance », la Banque Mondiale, par le truchement de ses agences gouvernementales notamment le Bureau Central de Coordination (BCECO), s'est sérieusement compromise dans le marché de l'avenue Université. Le critère de sélection de l'Entreprise House construct a démontré la légèreté avec laquelle sont gérés, certes en complicité avec certains cadres de la Banque Mondiale (à Kinshasa comme à Washington) les crédits mis à la disposition de la RDC... a écrit Freddy MULUMBA KABUAYI²

¹ PNUD : Rapport sur le Développement humain 2013, p. 186 disponible sur le site www.undp.org/french

² Freddy MULUMBA KABUAYI Article publiés en avril 2006 sur le site « mediacongo.net »

Ainsi, à l'occasion de sa campagne électorale pour l'élection présidentielle de 2006, le candidat Joseph KABILA, actuel chef de l'Etat avait présenté le programme dénommé « Cinq chantiers de la République ».

Les cinq chantiers de la République sont un programme quinquennal de développement qui couvre cinq axes :

- M Les infrastructures ;
- M La création de l'emploi ;
- M L'éducation ;
- M L'eau et l'électricité ;
- M La santé.

Dans le but de réaliser une partie de ce programme de développement des infrastructures, le Gouvernement de la RDC, formé à l'issue de ces élections remportées par le Président Kabila, avait conclu la convention de collaboration avec le groupement des entreprises chinoises relative au développement d'un projet minier et d'un projet d'infrastructures en RDC.

Cet accord d'une nature assez particulière avait suscité beaucoup de débats auprès des bailleurs des fonds traditionnels de la RDC, des milieux financiers internationaux, des parlementaires congolais et de la Société Civile qui avaient exigé sa publication et un débat public sur son contenu.

2. Choix du cas d'étude

La hauteur du financement alloué à la construction et la réhabilitation des infrastructures ne peut laisser les citoyens indifférents. L'ampleur des travaux à entreprendre est de nature à affecter les droits humains. Comment l'autorité congolaise garantit-elle la sauvegarde des droits Humains dans l'exécution des travaux de ces infrastructures ?

L'intérêt suscité par les infrastructures (routes, écoles, ponts, hôpitaux,...) en cours de réalisation à Kinshasa a été accompagné de plusieurs plaintes venant des populations directement affectées par ces différents projets. En effet, l'ASADHO a enregistré plusieurs plaintes de certains citoyens, victimes de plusieurs abus en relation avec l'exécution des travaux d'infrastructures : démolition des maisons, inondations, expropriations irrégulières, pollution de l'air par la poussière... L'ASADHO avait déjà eu à publier un rapport sur les conditions des travailleurs dans les entreprises chinoises¹.

En dehors de ces plaintes, plusieurs débats ont été engagés relativement à la qualité des travaux réalisés, à la surfacturation des travaux exécutés et au manque de transparence dans la gestion de ces différents ouvrages². Compte tenu des expériences antérieures dans la gestion des emprunts reçus des partenaires, il est

¹ Rapport circonstancié/ASADHO/ N° 001/2010/janvier 2010 : Les conditions de travail des congolais au sein de l'entreprise chinoise Grec sont inacceptables.

² A titre d'exemple, l'honorable NYARUGABO, sénateur membre du parti politique RCD a dénoncé publiquement à la télévision le fait que le coût du Boulevard triomphal dans ses dimensions initiales telles que réalisées par l'Office de Route s'élevait à 800.000 \$ US, et qu'il était inconcevable que son prolongement ait coûté plus de 20.000.000\$ US

impérieux pour la Société Civile de veiller à la transparence et la bonne gouvernance dans la gestion des ressources venant de cet accord.

Ces faits ont poussé l'ASADHO à initier avec le soutien technique et financier du Centre Carter, une étude d'évaluation sur le degré de transparence, les coûts et la qualité ainsi que l'impact sur les droits humains des infrastructures exécutées à Kinshasa dans le cadre de l'accord sino congolais.

3. Objectifs

L'objectif global de cette étude est de contribuer à accroître la transparence et la redevabilité des gouvernants dans la gestion de la chose publique.

Cette étude vise les objectifs spécifiques ci-après :

- Accroître la transparence et l'accès à l'information dans l'exécution du programme d'infrastructures du projet de collaboration entre la RD Congo et les entreprises chinoises;

- Rendre comptables les institutions chargées de la mise en œuvre et du contrôle du programme d'infrastructures, en stimulant le débat public sur les coûts et la qualité des infrastructures déjà réalisées dans le cadre de la convention sino-congolaise à Kinshasa ;

- Evaluer les impacts des travaux de réalisation des infrastructures sur les droits humains dans la Ville-Province de Kinshasa ;

- Donner lieu à une exécution plus responsable des infrastructures qui prend en compte la dimension du respect et de la protection des droits humains des communautés affectées.

4. Méthodologie de recherche.

Pour parvenir à la réalisation de la recherche et atteindre les objectifs ci-dessus, l'équipe a fait recours à quelques méthodes et techniques d'enquête dans un processus qui a connu quatre étapes.

4.1. Du recrutement des enquêteurs.

Pour ce faire l'ASADHO a commencé par définir le profil des enquêteurs à impliquer dans le processus d'enquête avant leur recrutement. L'équipe d'enquêteurs a été constituée de membres de l'ASADHO et des collaborateurs extérieurs répondant au profil défini.

4.2. De la formation des enquêteurs.

Avant le lancement de l'étude, l'équipe ainsi constituée a été renforcée avec les modules sur l'introduction aux droits humains avec un accent sur les droits économiques, sociaux et culturels, la convention de collaboration sino-congolaise et, les méthodes et techniques retenues de commun accord avec les enquêteurs dans le cadre de cette étude. Sous la conduite de l'ASADHO avec l'appui technique du Centre Carter, l'équipe qui a été divisée en trois sous- groupes à savoir les groupes de la Cartographie, du Coût et qualité et de l'Impact sur les droits humains, a élaboré et adopté le questionnaire à utiliser durant l'enquête avant d'arrêter l'agenda y relative.

4.3. Le processus de la recherche

L'étude a commencé en mi-janvier pour se terminer en fin juin 2014. Elle a commencé par la cartographie des acteurs qui interviennent dans la réalisation des infrastructures dans le cadre de la convention sino congolaise (entreprises, responsables, communautés, élus, services publics impliqués...) et des infrastructures retenues à Kinshasa. Ensuite, la recherche documentaire sur ces infrastructures a été faite. L'équipe de recherche a procédé par les méthodes historique, comparative et déductive dans cette recherche. Les techniques d'enquêtes ci-après ont été utilisées : l'échantillonnage, le prélèvement des coordonnées cartographiques par GPS, l'observation, les interviews à l'aide du questionnaire adopté par l'équipe, la recherche documentaire et la prise des photos.

4.4. Processus de rédaction du rapport

La rédaction du rapport a commencé par l'analyse suivie de la compilation des données collectées par les trois équipes déployées sur terrain. Les résultats de ces deux opérations ont abouti à la mise sur pied du comité de rédaction du rapport. Le draft du rapport produit par le comité a fait l'objet de discussions et des observations de l'ASADHO et de l'équipe du Centre Carter.

5. Difficultés rencontrées

La difficulté majeure rencontrée tout au long de cette enquête était celle liée à l'accès à l'information auprès de certaines structures tant publiques que privées, qui interviennent dans la réalisation des infrastructures à Kinshasa et des hommes politiques auteurs de certaines déclarations relatives à la joint venture Sicominex et à la qualité et coût des travaux exécutés.

Les enquêteurs dépêchés sur le terrain par l'ASADHO n'ont pas été reçus par les entreprises chinoises en charge de l'exécution des infrastructures. Les services de gardiennage de ces entreprises ont même refusé de recevoir le questionnaire d'enquête destiné à ces entreprises. Ce fut également le cas pour certains services publics qui concourent à la surveillance de travaux comme l'Office des Voiries et Drainage (OVD). Certains responsables qui ont accepté de répondre aux questions des enquêteurs ont requis l'anonymat pour des raisons liées à leur sécurité.

II. Description du projet Sicominex

Sous ce point, nous nous limiterons à la brève présentation du projet Sicominex dans le cadre global de la convention de collaboration entre la République Démocratique du Congo et le groupement d'entreprises chinoises. Nous allons également procéder à la description des infrastructures prévues par ce projet pour la ville de Kinshasa avec le potentiel de développement qu'il offre et les risques de mauvaise gestion de ce potentiel. La description de ces infrastructures sera suivie de l'analyse du coût et de la qualité des infrastructures qui seront retenues à titre d'échantillon.

1. Présentation du projet Sicomines

En date du 17 septembre 2007, un protocole d'accord a été signé entre le Gouvernement de la République Démocratique du Congo et le groupement des entreprises chinoises qui ont accepté d'octroyer des prêts pour réaliser les travaux d'infrastructures planifiés par le Gouvernement de la RDC.

De ce protocole d'accord une convention de joint venture a été signée en décembre de la même année entre la Gécamines et le consortium des entreprises chinoises pour modifier, compléter et apporter des précisions audit protocole. Une autre convention de collaboration a été signée par la RDC en janvier 2008 et le groupement des entreprises chinoises. Trois avenants ont été apportés en date du 22 avril 2008 après concertation entre parties.

Aux termes de cette convention de collaboration, le regroupement d'entreprises chinoises s'est engagé à mobiliser les ressources financières nécessaires pour financer les travaux d'infrastructures en République Démocratique du Congo. Le coût des infrastructures sera remboursé par les revenus issus de l'exploitation minière de gisements cupro - cobaltifères de **DIKULUWE, MASHAMBA Ouest, JONCTION D, CUVETTE DIMA, CUVETTE MASHAMBA, SYNCLINAL DIKULUWE COLLINE D** propriété de la Gécamines situés à Kolwezi¹ dans la province du Katanga.

Ces réserves sont estimés à environ : 10.616.070 tonnes de cuivre et 626.619 tonnes de cobalt².



La ville de Kolwezi en rouge

¹ Kolwezi est une des villes à vocation minière de la partie Sud de la République du Congo dans la province du Katanga.

² Article 4 de la convention de collaboration entre la République Démocratique du Congo et Sinohydro Corporation relative au développement d'un projet minier et d'infrastructures en RDC de janvier 2008

Au même moment que les parties procédaient à la signature de la Convention de Collaboration, une société de joint-venture appelée la Sino-Congolaise des Mines (« Sicominés ») a été mise sur pied, principalement pour gérer le projet minier mais aussi pour servir d'entité encaissant les prêts d'infrastructures et les décaissant aux entreprises effectuant les infrastructures.

Le groupement d'entreprises chinoises détient 68% des parts sociales de la Sicominés, alors que la partie congolaise composée de la Gécamines (société minière appartenant à l'Etat congolais) et de la société immobilière du Congo Sprl, détient 32%¹.

En ce qui concerne le projet d'infrastructures, il a été convenu que chaque infrastructure à réaliser devra faire l'objet d'un projet à part pour lequel Sinohydro et CREC devront chercher le financement. Le Maître d'ouvrage est le Ministère des Travaux Publics congolais, l'exécutant Sino hydro ou une des ses sociétés affiliées. Pour d'autres détails sur le volet infrastructures, veuillez lire la convention de collaboration disponible sur les sites web du Centre Carter www.congomines.org et du Ministère des mines www.mines-rdc.cd.

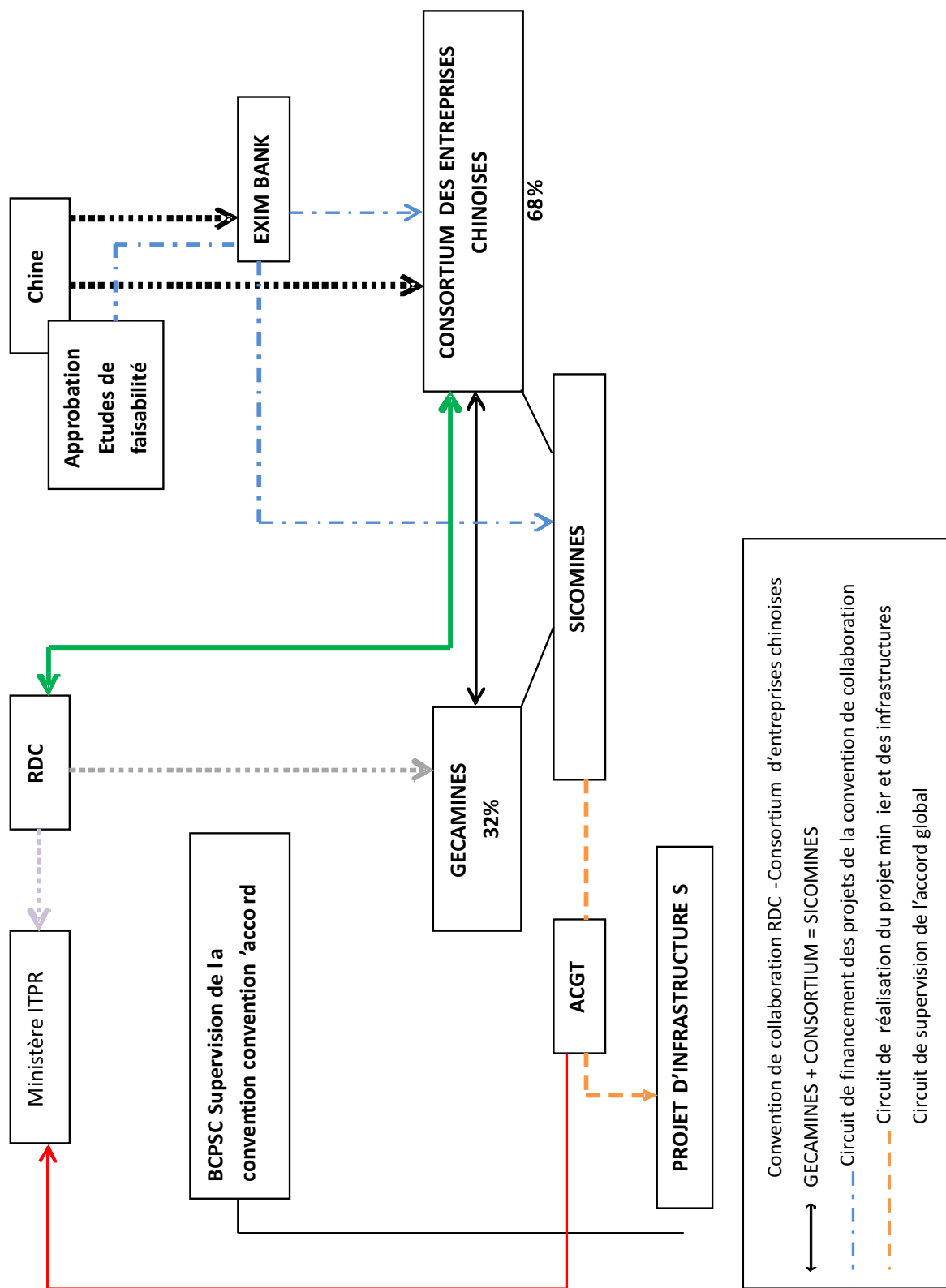
Plusieurs sources ont fait état en mai 2013 du retrait de la Banque chinoise Eximbank de la convention. Le motif de ce retrait serait justifié par le risque trop élevé que comporte le contrat après le retrait de la garantie de l'Etat opérée en 2008 suite aux recommandations des institutions de Bretton Wood. Selon monsieur EKANGA² interrogé par madame Johanna, c'est le refus de la RDC de céder les trente deux pourcents de la Gécamines qui serait la cause³. Selon un correspondant cité dans l'article de madame Johanna de juillet 2013, cette Banque chinoise était revenue dans le cadre cette convention⁴.

¹ Avenant à la convention de collaboration sino congolaise du 22 avril 2008

² Secrétaire exécutif du bureau de coordination et de suivi du programme sino congolais

³ Mining News Magazine N° 074 de mai 2013.

⁴ Review of African Political Economy, The Sicominés agreement revisited : prudent Chinese banks and risk-taking chinese companies, P. 157, Mortimer House, 37-41, Mortimer street, London W1T, 3JH, UK.



1.1. Potentiel offert par le projet de collaboration

Nous considérons ce potentiel uniquement en ce qui concerne le volet infrastructures du projet de collaboration entre la RDC et le groupement d'entreprises chinoises sans aborder la partie relative au projet minier.

En effet, le potentiel qu'offre ce projet pour le développement des infrastructures de la RDC est énorme en considération du volume de financement prévu et, de la variété des infrastructures à prendre en charge : les routes, hôpitaux, universités, ponts... Le financement initial était arrêté à la valeur de 6.000.000.000 \$ US a été rabattu à un maximum de 3.000.000.000 \$ US à la suite de l'intervention du Fond Monétaire International.

C'est la première fois de son histoire que la RDC accède à un financement d'infrastructures de cette hauteur sans que le pays soit soumis aux contraintes budgétaires de remboursement direct du capital et des intérêts vis-à-vis des bailleurs des fonds, le remboursement devant être pris en charge par la joint-venture minière, qui bénéficie d'exonérations fiscales à cet effet.

Bien géré, le crédit alloué au financement des infrastructures, contribuerait certainement au changement du visage de la RDC par le développement des infrastructures. Ce qui exige une gestion responsable et transparente de ce potentiel.

1.2. Risque de mauvaise gestion du potentiel du projet de collaboration par le Gouvernement de la RDC.

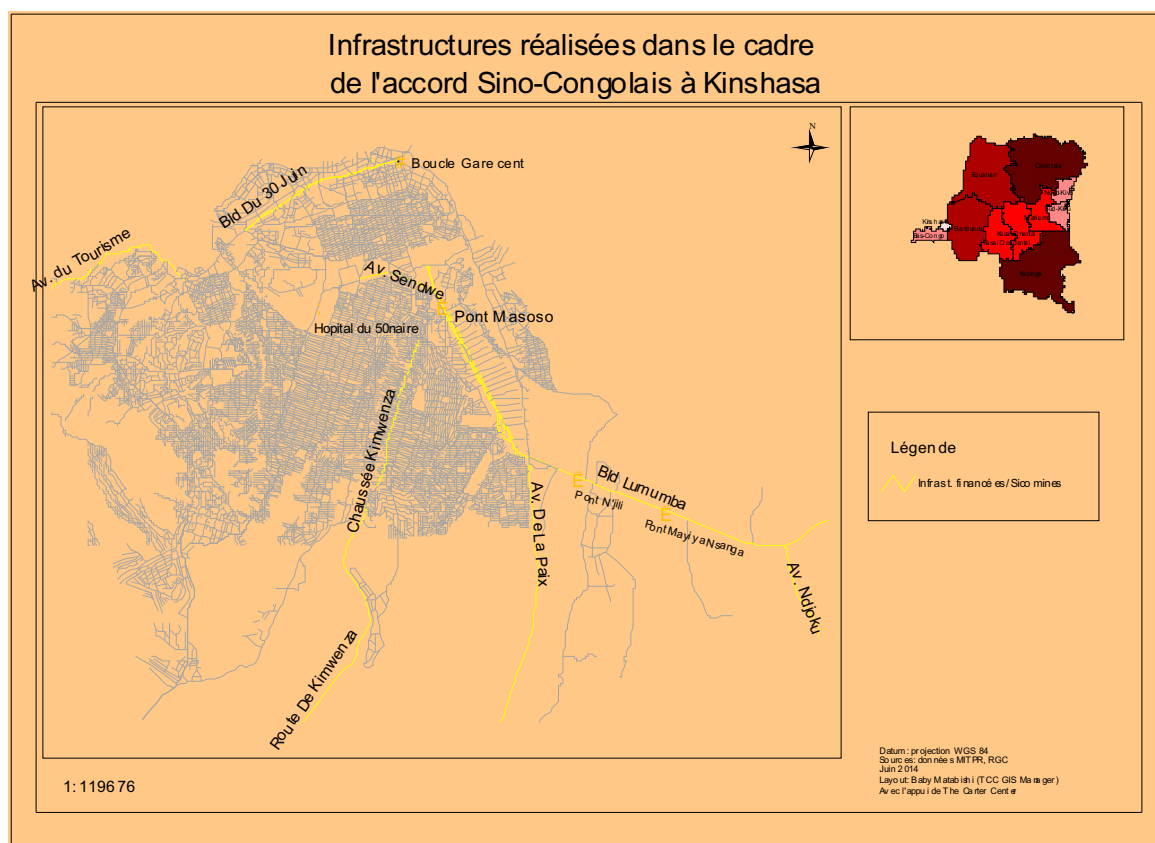
Il y a lieu de relever ici que, malgré ces potentiel et avantages que présente ce projet, la RDC peut être replongée dans un endettement profond aux conséquences incalculables en application des dispositions de l'article 7 de l'avenant 3 de la convention de collaboration entre les deux parties. En effet, l'Etat congolais devra assurer le remboursement des prêts au cas où la Joint-venture serait dans l'incapacité de rembourser intégralement la valeur des infrastructures. Et ce, malgré l'apport par la RDC de nouveaux gisements miniers¹. Ce qui ramènerait le pays dans l'endettement classique avec la malchance de perdre ses droits et titres miniers.

1.3. Description des infrastructures prévues pour la ville de Kinshasa.

Dans le cadre de cette recherche, les infrastructures financées par le projet sino congolais à Kinshasa dont les détails ci-dessous feront l'objet du présent rapport. Les infrastructures identifiées concernent certaines routes principales de la ville de Kinshasa, de ponts sur certaines de ces routes, l'hôpital moderne et l'embellissement de certains espaces publics de la Capitale de la RDC.

¹ Article 7 dernier alinéa de l'avenant 3 à la convention de collaboration entre la RDC et le groupement des entreprises chinoises : « La partie congolaise accepte que la JV minière puisse disposer de tous ses biens y compris les Droits et Titres Miniers pour rembourser les prêts qu'elle aura conclu y compris les intérêts »

Les informations ci-dessous relatives à la présentation des infrastructures réalisées à Kinshasa dans le cadre de la mise en œuvre de la convention de collaboration entre la République Démocratique du Congo et le groupement des entreprises chinoises, sont tirées principalement du site de l'Agence Congolaise des Grands Travaux (www.acgt.cd)



- La route Lutendele

La route Lutendele est située dans la Ville Province de Kinshasa, Commune de Mont-Ngafula, Quartier Mbudi. La charge de réhabilitation et construction de cette route a été confiée à l'entreprise Crec 8. L'objectif de cet ouvrage était de relier ce coin désenclavé avec les quartiers, Kintambo Magasin, UPN, Kimwenza-Gare jusqu'à l'aéroport international de N'djili et de contribuer au développement des aspects touristiques de la Ville de Kinshasa.

Pour une longueur de 2.8 Km, les travaux prévus sur la route Lutendele consistaient en la construction de la chaussée à 2x1 voie avec des trottoirs, construction des ouvrages d'assainissement (caniveaux) avec des ouvrages d'art (dalots et buses), la construction du pont de 58m de portée sur la rivière Binza, l'éclairage public et la signalisation routière.

Le contrat de réalisation de cet ouvrage fut signé le 28 juin 2008 pour une durée de 18 mois pour le terme à intervenir le 15 août 2011 pour le coût total de 21.010.000 \$ US¹. La mission de contrôle fut confiée à l'A.E.C.



Une partie de l'avenue Lutendele en janvier 2014

Sur le net et à la télévision, il avait été communiqué que le projet avait été finalisé. Par ailleurs, la Presse chinoise faisait état de l'achèvement des travaux et la réception de ceux-ci par le Gouvernement congolais².

Le constat fait par les enquêteurs de l'ASADHO lors de la descente sur le terrain en avril 2014 pour l'identification de cet ouvrage était tout autre. A part un pont de 58m construit sur la rivière Mbinza, une centaine de mètres d'asphaltage, de la terre jaune et des caillasses jetées sur cette route, les travaux ne se sont pas encore terminés. A ce jour, il n'y a que des motos qui y circulent. Le Journal : Congo Opportunités a écrit dans son article « *Des taxis motos à la rescousse de la périphérie de Kinshasa : zoom sur Lutendele* » ce qui suit :

« Fort malheureusement, l'approvisionnement en produits commerciaux est rendu possible grâce à l'entrée en jeu de taxis motos qui d'ailleurs comportent beaucoup des risques d'accident. Question de disposer de quelques 1.000 FC pour effectuer le trajet allant de Mbudi à Lutendele³. »

Si ces travaux sont jugés achevés, il pourrait s'agir là d'un cas de détournement des fonds alloués à ce projet si ceux-ci ont été entièrement dépensés. C'est ce que

¹ Site de l'ACGT, consulté le 28 juin 2014.

² Covec: China Overseas Engineering Group Co, Ltd publié sur le net.

³ Congo Opportunités Média consulté en ligne le 18 juillet 2014 à 15h23.

soutient curieusement l'ACGT à travers le tableau N° 12 du rapport annuel ACGT 2011 point 5.1 intitulé aperçu sur les interventions de l'ACGT en déclarant que les travaux sur l'avenue Lutendele ont été achevés en août 2011¹ alors que les travaux ont été arrêtés en attendant les expropriations à intervenir le long de cette avenue.

M L'avenue Tourisme

L'avenue Tourisme est située à Kinshasa, dans la commune de Ngaliema. Elle commence au rond-point Kitambo, et passe derrière le Camp Tshatshi, jusqu'à la Station Cohydro (Société SAFRICAS), Quartier MBUDI. Les travaux de réhabilitation et de modernisation ont été exécutés par l'entreprise chinoise « **CREC 8** ».

L'objectif poursuivi par ces travaux était de relier les quartiers Kitambo Magasin, U.P.N., Kimwenza-Gare jusqu'à l'aéroport international de N'djili, assurer la continuité du trafic sur l'avenue en partant de l'avenue Nzolama pour déboucher sur l'avenue Mondjiba, atteindre le Centre-Ville et désengorger les avenues Laurent Désiré KABILA et Nguma, réduire le coût d'exploitation des véhicules et le temps de parcours.

Pour une longueur de 7,25Km les travaux prévus consistaient en la stabilisation de 2Km de talus, la construction de la chaussée à 2x1 voie avec couche de roulement en béton bitumineux, la construction des trottoirs, la construction des ouvrages d'assainissement et des ouvrages d'art (ponts, dalots et buses), la pose de conduites d'adduction d'eau, l'éclairage public et signalisation horizontale et verticale.

Le contrat de l'exécution de ces travaux fut signé le 28 juin 2008 pour le terme à intervenir le 10 juin 2009 soit pour la durée de 18 mois. Le coût prévu était de 24.400.000 dollars américains et la mission de contrôle a été confiée à l'A.E.C.

Le constat sur le terrain est que les travaux de réhabilitation et de modernisation de l'Avenue Tourisme ne sont pas encore achevés.

La construction d'un marché de Cent places (100 places) au niveau de pompage et de Soixante places (60 places) au niveau du quartier Mbudi n'a pas été réalisée jusqu'à présent comme prévu.

M L'hôpital du Cinquantenaire.

L'Hôpital du Cinquantenaire est situé sur l'avenue de la Libération (ex. 24 Novembre) à côté du quartier ONL (Office National de Logement), dans la commune de KASA-VUBU, en face du camp militaire KOKOLO. Les travaux ont été exécutés par l'entreprise chinoise SinoHydro 2.

Les travaux prévus consistaient en la réhabilitation des vieux bâtiments datant des années soixante (23880m²) et la construction des nouveaux bâtiments (trois

¹ Rapport Annuel ACGT 2011, P. 32

nouveaux bâtiments : Administratif (2915m²) Centre d'Energie (4380m²), Centre de Rééducation (3312m²) sur une surface de 40.000m² pour abriter un hôpital ultra moderne du niveau tertiaire avec une capacité d'accueil de 450lits.

Prévus pour 20 mois, les travaux devaient aller du 28 juin 2008 au 02 mai 2009 pour un total de 99.873.757,77 \$ US. Et la mission de contrôle a été confiée à Huatong.

M L'Esplanade du Palais du Peuple.

L'Esplanade du palais du peuple est un espace situé à Kinshasa, dans la commune de KASA-VUBU, en face du siège du Palais du Peuple qui abrite les deux chambres du Parlement congolais.

Les travaux de construction et d'aménagement de l'Esplanade du Palais du Peuple ont été exécutés par l'entreprise chinoise SinoHydro dans le but de créer un site touristique et un espace à même de recevoir les manifestations publiques et de rencontres d'échanges entre citoyens.

Les travaux prévus sur cette Esplanade devaient couvrir le bétonnage et le pavage de 24.300 m², le montage de la tribune provisoire de 2.000 places, la construction de deux fontaines et l'aménagement du jardin, l'éclairage public et le raccordement en eau et en électricité.

Le contrat couvrant ces travaux a été signé le 06 décembre 2009 pour une durée de six mois au coût de 19.655.299,14 \$ US. Et la mission de contrôle n'a pas été prévue pour cet ouvrage.

Les travaux de construction et d'aménagement de l'Esplanade du palais du peuple n'ont pas été achevés. Initialement, il était prévu la construction d'une tribune définitive. Jusqu'à présent selon certains acteurs de l'ACGT interviewés¹, c'est celle provisoire qui demeure en place et dont la dégradation est visible. Elle venait d'être réaménagée pour le défilé marquant les festivités des cinquante quatrième anniversaires de l'indépendance de la RDC.

M Le Boulevard Triomphal.

Le Boulevard Triomphal est situé dans la commune de KASA-VUBU. Il part du pont Gabi pour chuter sur l'Avenue de Libération. Les travaux ont été exécutés par l'entreprise CREC 8².

Les travaux de réhabilitation et de modernisation du boulevard Triomphal consistaient à améliorer les conditions de trafic (fluidité, sécurité et confort) sur les deux axes (Sendwe et triomphal) en les reliant à trois autres artères modernisés qui sont Lumumba, Huileries et Libération, à réduire le coût d'exploitation des véhicules et le temps de parcours tout en contribuant au développement des aspects

¹ Entretiens avec sept cadres de l'ACGT en mars et avril 2014

² ACGT, Rapport annuel 2012, P. 34

touristiques de la ville. Et ce, par l'élargissement de la chaussée à 2 x 4 voies d'une longueur de 2,165 Km, le pavage des trottoirs, la construction des ouvrages d'assainissement (caniveaux) et ouvrages d'art, l'éclairage public et la signalisation routière. Durée prévue pour les travaux : du 24 décembre 2009 jusqu'en fin septembre 2011. Le tout pour le coût de 29.234.927,99 \$ US. Le contrôle a été assuré par le BIC/TCE.

Les travaux de construction et de modernisation du Boulevard Triomphal n'ont pas été achevés tels que prévus selon le constat fait sur terrain.

MLe Boulevard SENDWE.

Le Boulevard Sendwe relie le Boulevard Triomphal au Boulevard Lumumba. Les travaux ont été exécutés par l'entreprise chinoise CREC 8 pour améliorer les conditions du trafic, réduire le coût d'exploitation des véhicules et le temps de parcours et contribuer au développement des aspects touristiques par l'élargissement du Boulevard Sendwe à 2x3 voies d'une longueur de 1,5 Km, le pavage des trottoirs, la construction des ouvrages d'assainissement (caniveaux) et des ouvrages d'arts (dalot, buses), l'éclairage public et la signalisation routière. Le contrat a été signé le 09 décembre pour quinze mois soit du 24 décembre 2009 au septembre 2011 pour le coût de 29.234.927,99 \$ US. Mission de contrôle : B.I.C. et T.C.E. Les prévisions n'ont pas été respectées : pas de trottoirs pour les piétons où d'arrêt pour le stationnement des véhicules. Tel a été le constat fait sur terrain par l'équipe de l'ASADHO¹.

Me Boulevard du 30 Juin lots 1 et 2.

Le Boulevard du 30 Juin se trouve dans la ville de Kinshasa, dans la commune de la Gombe. Les travaux de cet ouvrage ont été exécutés par l'entreprise **CREC 8**. L'avenue Colonel **Mondjiba**, constituait un goulot d'étranglement occasionnant des embouteillages permanents dans la circulation sur l'axe Kintambo Magasin – Gare centrale.

Nature des travaux prévus : la modernisation et l'élargissement du Boulevard.

Le premier lot d'une longueur de 5,32 Km qui part de la Gare centrale jusqu'au rond point Socimat comprenait en outre, la construction des ouvrages d'assainissement (caniveaux) couverts avec des buses pour le coût de **49.959.559,82** US dollars repartis comme suit : programme Relais RDC 25.841.000,00 US dollars et le programme infrastructure Sino-Congolais 24.118.559,82 US dol.

La signature du contrat remonte au 20 janvier 2009. Le démarrage des travaux fut fixé au 01 janvier 2010 pour se terminer en septembre 2011. La mission de contrôle a été confiée à la maison d'audit Gauff Ingenieur.

¹ Descente sur terrain au mois de février 2014

Le deuxième lot a porté sur le tronçon allant du rond point Socimat jusqu'à Kintambo Magazin avec en plus, la construction d'un pont mitoyen (Dag Hammarskjöld) de 40 mètres de portée et 56 tonnes à 3 travées avec poutres préfabriquées en béton précontraint, l'éclairage public et la signalisation routière pendant une durée de 18 mois soit du 08 février 2011 jusqu'au 30 octobre 2011 pour un contrat signé le 09 décembre 2009. Le montant de **19.341.204,19** US dollars était prévu pour l'élargissement d'une chaussée à 2X3 voies sur une longueur de 2,5 Km.

La boucle du 30 Juin ou la Place du 30 Juin.

La boucle du 30 juin ou Place du 30 Juin représente le point de chute du boulevard du 30 Juin qui relie ce tronçon aux avenues de poids lourds et du Flambeau à Kinshasa. Son aménagement procède d'une suite logique de la modernisation du boulevard du 30 Juin. L'objectif poursuivi par ce projet est de réduire le coût d'exploitation des véhicules, de contribuer au désenclavement de la ville et de développer les aspects touristiques de la ville de Kinshasa.

Les travaux prévus visaient l'élargissement de la chaussée à 2 voies x 2, la construction des ouvrages d'assainissement (buses), la construction des trottoirs, l'éclairage public et la signalisation verticale et horizontale. La signature du contrat remonte au 22 décembre 2010 pour une période allant du 27 décembre 2010 jusqu'en mars 2011 soit trois mois pour une valeur de 1.932.876,00 \$ US. Les travaux étaient confiés à l'entreprise chinoise Crec 7 et la mission de contrôle à l'ACGT¹. Il ressort des constats sur le terrain que les travaux ne sont pas totalement achevés étant donné que les trottoirs du côté du chantier de l'immeuble Rakken ne sont pas réalisés.

Le Boulevard Lumumba

Le Boulevard Lumumba est situé dans la ville province de Kinshasa. Il traverse la commune de Limete et passe entre les communes de Matete, N'djili, Masina et Kimbanseke en passant par l'aéroport international de N'djili jusqu'à la commune de la N'sele.

Les travaux furent exécutés par les entreprises chinoises Crec 7 et 8. Le contrat a été signé le 27 mai 2011 pour une durée de 30 mois devant commencer à courir à partir du 06 juillet 2011 pour le coût de 148.000.000 de dollars américains. La mission de contrôle revenait à l'ACGT.

Ces travaux étaient relatifs à la modernisation et l'élargissement de la chaussée, à la construction de ponts Musoso (à la première rue Limete), Mayi ya Nsanga et l'élargissement des ponts Ndjili et Matete, la construction des trottoirs et passerelles, l'éclairage public et le parking.

¹ ACGT, Rapport annuel 2012, P. 35

Toutes les prévisions du projet n'ont pas été réalisées : il manque les passerelles, une partie des trottoirs, l'arrangement du parking... Néanmoins les travaux sont encore en cours.

2. Analyse des infrastructures : Quels coûts pour quelle qualité ?

Après la description des infrastructures identifiées à Kinshasa par l'équipe de recherche dans le cadre de la convention sino congolaise, nous avons pris un échantillon de quatre infrastructures en vue de procéder à l'analyse approfondie de leur coût et qualité.

Le choix de quatre infrastructures a été opéré sur base des critères ci-après; les coûts élevés pour chacune de ces infrastructures au regard des prévisions décrites ci-dessus; le degré de débat public engagé autour de ces infrastructures avant, pendant et après leur réalisation ; la disponibilité des informations sur ces infrastructures, leur durée de vie, leur fonctionnalité ainsi que le niveau d'exécution des travaux. Nous commencerons par présenter ces infrastructures avec leur coût, caractéristiques et les entreprises exécutantes des travaux avant de procéder à l'analyse de ces coûts sur bases d'informations reçues des experts interviewés.

Pour permettre une meilleure localisation géographique des infrastructures choisies à travers la ville de Kinshasa, nous les avons présentées dans la carte ci-dessus.

2.1. Un coût surestimé ?

2.1.1. Projet de construction et de modernisation des Boulevards Sendwe et Triomphal.

La préoccupation de l'ASADHO consiste à savoir si les coûts prévisionnels correspondent aux travaux réalisés au regard du constat fait par les enquêteurs de l'ASADHO et des avis recueillis auprès des experts.

A titre de rappel, le montant de **29.243.927,99** US dollars était prévu pour l'élargissement du boulevard Sendwe à 2X3 voies sur une longueur de **1,5Km** et du boulevard Triomphal à 2X4 voies sur **2,165 Km** soit un total de **3,665Km**. Ce qui fait $2 \times 3 \times 1,5 \text{ km} + 2 \times 4 \times 2,165 \text{ km} = 9 + 17,32 = 28,32$ d'une bande . 29.243.927 divisés par 28,32 km = 1.03 millions d'une bande. Qu'est ce qui peut bien justifier ce coût?

Aucune publication de l'**ACGT** d'où nous avons tiré les éléments descriptifs des infrastructures présentées supra n'indique la nature des matériaux convenus avec l'entreprise pour ces travaux dont l'évaluation peut expliquer ou justifier ce coût. Il nous revient également de faire observer que le **Boulevard Sendwe** existait déjà et, a juste connu une réhabilitation et un élargissement à 3 voies x 2. Le Boulevard Triomphal existait déjà dans son tronçon allant du pont Ngabi jusqu'à l'avenue Assosa. Avant d'être prolongé par l'élargissement de l'avenue qui partait de l'avenue Assosa jusqu'à l'avenue du 24 novembre qui est passée d'une voie x deux

à deux fois quatre voies devant le Palais du Peuple. La première partie du Boulevard Triomphal a juste reçu un revêtement d'une couche de goudron.

Dans une interview accordée à la radio Liberté Télévision en 2010 Monsieur le Sénateur **Moïse NYARUBAGO** avait soutenu que : « *la construction du Boulevard Triomphal par l'Office de Route sous le Président Laurent Désiré KABILA [avant les travaux de rénovation du projet Sicomines], avait coûté 800.000 \$ US, le prolonger et le réhabiliter à 20.000.000 \$ US était exagérément excessif* ».

Pour les experts membres de la cellule d'infrastructures de la société de construction Safricas interviewés par l'équipe de l'**ASADHO**, les normes internationales pour la construction d'une chaussée à 2X2 voies par Km varient entre 800.000 et 1.000.000 US dollars. Ce point de vue qui est proche de l'opinion exprimée par le Sénateur **NYARUGABO** nous a poussés à étendre notre raisonnement plus loin pour comprendre ce coût. Cet état des choses a été confirmé par d'autres experts interrogés à ce sujet.

L'**ASADHO** fait observer eu égard au coût de ces infrastructures que le contrat relatif à la réalisation de ces deux infrastructures n'indique pas le volume de la chaussée, la durée de vie de ces deux infrastructures, le type des matériaux utilisés, la structure de la chaussée..., car ce sont ces différents éléments qui devaient nous aider à évaluer objectivement et comprendre la hauteur du coût arrêté quant à ce¹.

En outre, durant la recherche, l'équipe de l'**ASADHO** n'a pas identifié le devis de chacun des projets d'infrastructures visés ou encore le résultat de l'étude relative à chacune de ces infrastructures. Les agents de l'ACGT et de l'OVD interviewés à ce sujet avaient conclu en leur inexistence²

Pour les travaux de réhabilitation, d'extension et de modernisation, le coût présenté paraît exagéré et excessif d'autant plus que, les entreprises exécutantes de ces travaux bénéficient de l'exonération fiscale³ et, exploitent les carrières qui produisent les moellons et caillasses destinés à ces travaux. Avec autant d'avantages qu'est ce qui peut bien justifier ce coût exorbitant? Alors que ces facilités auraient dû contribuer à la réalisation des infrastructures à des coûts relativement moindres.

Après l'analyse des infrastructures qui suivent, nous aurons à comparer ce coût avec celui de la route Pointe Noire - Brazzaville dans les lignes qui suivent.

¹ Association des constructeurs et grands travaux du Québec, Les coûts comparatifs de la construction des routes au Québec par rapport au Canada, Montréal Québec 2010, P. 7 et 11.

² Entretiens réalisés au mois de mai 2014

³ Le point 14.2.1. de la convention de collaboration RDC-Sinohydro de janvier 2008 dispose : L'exonération totale de tous les impôts, droits, douanes, redevances, directs ou indirects, à l'intérieur ou à l'import et export payables en RDC et ceux liés aux activités minières et au développement des infrastructures.

2.1.2. Projet de modernisation du Boulevard du 30 Juin lot 1 Gare Centrale-Rond-Point Socimat.

La durée du projet était de 18 mois allant du premier janvier 2010 jusqu'en septembre 2011. En 2012 l'activité majeure a été l'achèvement de la pose des pavés sur les trottoirs¹. Ce projet a connu un dépassement de 18 mois par rapport aux prévisions. La question qui reste posée consiste à savoir si ce dépassement n'a pas entraîné des coûts supplémentaires. Tous les représentants des services publics (ACGT, OVD, Cellule d'infrastructures du Ministère des travaux publics) chargés du suivi de la réalisation des travaux de cette infrastructure que l'ASADHO a interrogé n'ont pas pu donner de réponse claire à cette question.

Toutefois, en nous basant sur les avis et considérations des experts interrogés au cours de cette recherche, le montant de **49.959.559,82** US dollars pour une chaussée à 2X4 voies sur une longueur de 5,32 Km paraît excessif.

En effet, en confrontant ce coût au prix unitaire de 1.000.000 US dollars pour la construction d'une chaussée à 2X2 voies par Km fourni par les experts de **SAFRICAS**, on arriverait à un montant de $1.000.000 \text{ US} \times 2 \times 5,32 = 10.640.000 \text{ US}$ dollars, près d'un cinquième du prix. Même en tenant compte du coût des travaux d'aménagements [pavage des trottoirs, construction de caniveaux, éclairage public, signalisation verticale] le coût reste excessif.

Ce coût exorbitant n'est pas soutenu par des éléments d'appréciation objective pouvant conduire à sa justification. La durée de vie de l'infrastructure qui fait varier les coûts n'est pas renseignée. Le type et qualité des matériaux utilisés ainsi que leur provenance ne sont pas non plus indiqués. Sur quoi alors repose ce coût élevé pour une route existante qui n'a connu qu'élargissement et revêtement de la chaussée?

2.1.3. Projet de modernisation du Boulevard du 30 juin lot 2 Rond-Point Socimat-Kitambo Magasin.

L'exécution de ce projet prévue pour une durée de 18 mois, les travaux sont allés du 8 février 2009 au 5 octobre 2012 soit un dépassement de 26 mois. Ce dépassement est-il resté indifférent sur le coût?

Comme pour les infrastructures précédentes et avec les mêmes éléments, le montant de **19.341.204,19** US dollars pour l'élargissement d'une chaussée à 2X3 voies sur une longueur de 2,5 Km est excessif. Car le Km par bande s'élève à $2 \times 3 \times 2,5 = 15$ km. $19.341.204,19 \text{ \$ US}$ divisés par 15 km = 1.289.413,61. Les mêmes sources citées ci-haut (experts interviewés) ont confirmé sur les mêmes bases cet état des choses.

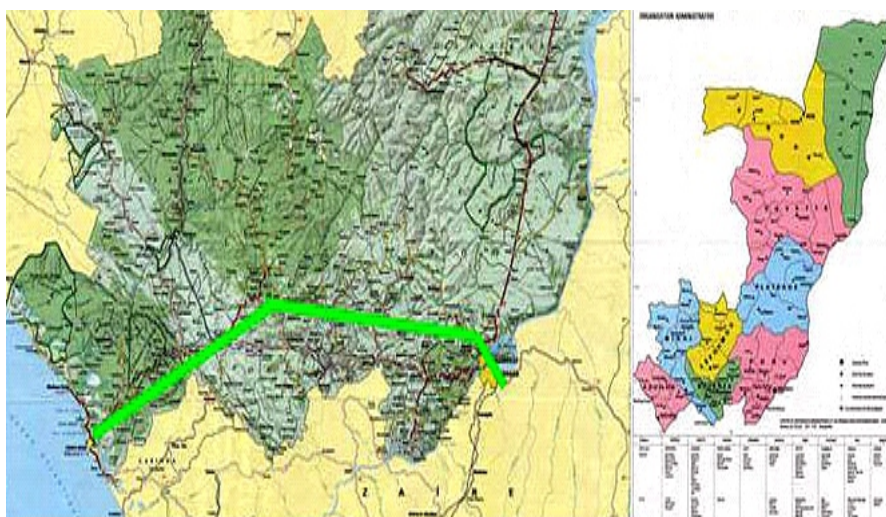
¹ Rapport annuel 2012 ACGT p. 24

2.1.4. Analyse comparative des coûts du projet de construction de la route Pointe Noire Brazza Ville à ceux des infrastructures réalisées à Kinshasa

Nous allons procéder ici à la comparaison du coût de la route Pointe Noire Brazza Ville avec celui des infrastructures que nous venons de passer en revue. Pour ce faire, nous allons commencer par présenter cette infrastructure avant de discuter de son coût en comparaison avec les coûts des infrastructures réalisées à Kinshasa.

2.1.4.1. Présentation de la route Pointe Noire-Brazza

Sous ce point, nous allons brièvement présenter le projet d'infrastructure réalisé en République du Congo par une entreprise chinoise avec le financement du Gouvernement chinois, pour enfin parvenir à la comparaison des coûts avec les travaux de route exécutés à Kinshasa.



La route Pointe noire Brazza Ville est une auto route de 530 Kilomètres de la chaussée bidirectionnelle de 2x2 voies de circulation de 6 m de largeur chacune séparées par une bande médiane de 0.50 mètre marquée au sol subdivisée en 4 lots suivants :

M 1^{er} lot de Pointe noire à Dolosie : 186 Km ;

M 2^{ème} lot de Dolosie à Madingou : 114 Km ;

M 3^{ème} lot de Madingou à Mindouli : 111 Km ;

M 4^{ème} lot de Mindouli à Brazza ville 190 Km avec un échangeur à l'entrée de Pointe noire et des passages supérieurs pour enjamber le chemin de fer.

Ouvrages connexes : des bases de villes, des stations services tous les 100 m dotés des airs de repos pour tous usagers, des postes de péages et centres de santé intégrés dans les grands villages situés sur l'axe, des bretelles pour assurer la liaison avec les villes de Dolosie Madingou, Loutete et de Mindouli,

deux accotements de 1.25 de largeur chacun, des ouvrages d'assainissement, bretelles d'accès en zones urbaines de Pointe noire et Dolosie avec une chaussée de 13m de largeur comprenant une bande de circulation de 9m et de deux bandes d'arrêt de 2m chacune, le trottoir de 2m de largeur chacun, deux bandes végétalisées de 10m chacun de part et d'autre.

Le corps de la chaussée correspondra à la structure d'une route lourde avec un revêtement de 7 centimètres d'épaisseur en béton bitumineux.

Financement : l'accord-cadre de coopération économique et commerciale conclu le 19 juin 2006 entre la République du Congo et la Chine.

2.1.4.2. Coût du projet.

Le coût de la construction de cette route avec ses annexes ci haut énumérées est de 172.450.000.000 F CFA pour une durée de 30 mois. Au taux de 482,450 F CFA pour un dollars ce coût total représente en USD la somme de 357.446.367,499 pour les 530 Km soit $2 \times 2 \times 530 \text{ km} = 2120 \text{ km}$. $357.446.367,49 \text{ \$ US} \div 2.120 \text{ km} = 168.606,77 \text{ \$ US}$ par kilomètre d'une bande.

L'exécution de ces travaux a été confiée à l'entreprise chinoise « **China State Construction and Equipement Corporation** »¹.

2.1.4.3. Comparaison avec le coût des travaux exécutés à Kinshasa dans le cadre de la convention sino congolaise.

Les travaux exécutés de part et d'autre de deux Congo ont en commun l'origine des capitaux de financement des travaux, des équipements utilisés, des entreprises exécutantes et de l'expertise. Et la différence réside dans le fait que pour la route Pointe noire-Brazza, il s'agit de l'accord d'Etat à Etat tandis que pour les infrastructures de Kinshasa, l'accord lie le Gouvernement congolais aux entreprises chinoises.

En principe, mise à part cette différence au niveau de la nature et des acteurs de deux accords, les prix devraient se rapprocher en considération d'autres éléments qui sont similaires.

Pour la route Pointe noire Brazza le coût de 530 km est de 357.446.367,499 \$ US. Et par km d'une bande 168.606,77.

Les mêmes calculs faits pour les infrastructures concernées par notre étude à Kinshasa ont donné par bande pour le lot 1 du Boulevard du 30 Juin 1.173.861,83 \$ US (par Km d'une bande), pour le lot 2 du même Boulevard 1.289.413,61 \$ US par Km et pour le Boulevard Sendwe et Triomphal 1.111.091,48 \$ US par Km d'une bande.

¹ www.investing.com consulté le 07 juillet 2014 à 14heures 32'

Cette comparaison entre les travaux effectués dans ce deux pays voisins par les entreprises en provenance d'un même pays, avec la même technologie ressort un écart très considérable au niveau du coût. Ceci laisse penser que les travaux effectués à Kinshasa ont été surfacturés.

2.1.4. Projet de construction et aménagement de l'Esplanade du Palais du Peuple¹.

Ce projet dont le coût s'élève à 19.655.299,14 US dollars n'échappe pas aux constats ci-haut signalés quant aux coûts très élevés des travaux. Ce coût initial a été revu à la hausse au moyen d'un avenant de l'ordre de 4.800.000 \$ US qui l'a porté à 24.455.299,14 \$ US²

Des experts interviewés nous ont informés à titre comparatif que, le Stade des Martyrs qui comprend plusieurs tribunes avait coûté 19.000.000 US dollars. L'esplanade du Palais du Peuple comprend principalement la tribune érigée pour les défilés et l'espace aménagé avec les jeux d'eau et de lampes. De l'autre côté le stade des martyrs, situé à quelques mètres de là, comprend plusieurs tribunes en son sein d'une grande capacité et qualité qui n'ont rien avoir avec celle érigée en face du Palais du peuple. Et ce, sans compter les salons, restaurants, parking, pistes et autres complexes et leur hauteur et l'étendue de l'espace. Il peut être possible que, les prix des matériaux aient changé depuis la construction du stade des Martyrs (1990). Mais malgré cette éventualité, les éléments de cet ouvrage ne peuvent justifier le coût avancé.

Un cadre travaillant à la Présidence de la République qui a requis l'anonymat a livré à un de nos enquêteurs que la facture pro format de cette esplanade présentée au Chef de l'Etat avait repris le coût de 32.000.000 \$ US pour les travaux. Et que, c'est l'étonnement du Chef de l'Etat au vu de ce document qui a fait que ce coût puisse être revu à la baisse tout en demeurant excessif.

De ce qui précède, l'ASADHO pose plusieurs questions notamment celles-ci :

A qui profite le surplus des coûts réels des travaux de cette esplanade ? Pourquoi le silence de ceux qui ont la charge du contrôle de ces travaux?

En plus, l'état des installations de cet ouvrage à ce jour prouve la faible/mauvaise qualité des matériaux utilisés:

M la tribune construite n'est pas en matériaux durables et commence déjà à s'abîmer. Pour le dernier défilé marquant le cinquante-quatrième anniversaire de l'accession de la RDC à la souveraineté internationale, la tribune a dû être réhabilitée;

M L'espace de repos de rencontre et d'échange n'a pas été aménagé;

¹ www.acgt.cd

² Annexe N°1 tableau des projets pilotes Sicomines, rapport ITIE-RDC 2011, P. 35

- Le jardin n'a pas été aménagé;
- M Les matériaux utilisés pour l'éclairage et les fontaines ne sont pas de grande qualité;

Devant cette réalité d'où est venu ce coût exagéré et qui paiera la facture de cet endettement?

2.1.5. Projet de construction de l'Hôpital du Cinquantenaire¹

Les travaux de cet ouvrage ont été lancés le 02 mai 2009 pour une durée de vingt mois. Et la réception provisoire des travaux est intervenue le 05 décembre 2012 avec un dépassement de vingt trois mois avant l'ouverture au public en 2014.

Le bâtiment qui a servi pour la réhabilitation de l'hôpital du Cinquantenaire est un bâtiment dont la construction date des années 1960 et, qui avait été abandonné durant près de cinquante ans parce que, le terrain sur lequel il était érigé semblait marécageux.

L'évaluation du coût de cet hôpital qui s'élève à **99.873.757,77 US dollars** est très difficile à déterminer, car il comprend à la fois la réhabilitation du bâtiment principal de 23.880 m² et la construction de trois nouveaux bâtiments, un bâtiment administratif de 2.916 m², un centre de rééducation de 3.312 m² et un centre d'énergie de 4.380 m², l'espace à construire représente 10.608 m² soit environ 1/3 de l'ouvrage et environ **33.291.252,59 US dollars**. Il y a lieu de relever que la source de l'ACGT consultée ne donne aucune indication sur le coût des équipements de l'hôpital. Voilà pourquoi nous nous sommes limités à l'analyse de la valeur du bâtiment indiqué dans le contrat.

En nous référant aux standards internationaux de construction qui sont de 1.650 US dollars le m², (ces chiffres fournis par la cellule des infrastructures de quelle institution du Ministère des Travaux Publics et de SAFRICAS), nous pouvons estimer la construction à environ **33.291.252,59 \$: 10.608=3.138 US dollars le m²**

Nous remarquons que le coût de construction est très élevé. Le coût de la réhabilitation peut être estimé à : **66.582.505, 18\$:23.880 m²= 2.788.22 US\$ le m²**

L'Agence Congolaise des Grands Travaux a conduit l'évaluation suivante pour la construction de l'Hôpital du Cinquantenaire : coût au m² = 2.496, 84 US\$ et coût par lit = 221.941,68 US\$².

L'un des experts interrogés par les enquêteurs de l'ASADHO qui travaille pour une grande entreprise de construction en RDC a indiqué que : *'l'hôpital n'a pas été validé par des experts du domaine hospitalier, le système anti incendie n'a pas été validé, la construction d'un incinérateur n'est mentionnée nulle part, le coût de fonctionnement est très élevé'*.

¹ www.acgt.cd

² Rapport annuel 2012 de l'Agence Congolaise des Grands Travaux P. 40.

Beaucoup d'autres experts interrogés par l'ASADHO s'accordent pour dire qu'il aurait coûté moins cher de construire un nouveau bâtiment.

2.2. Une qualité à la hauteur ?

La hauteur de coûts relevés ci-haut pour les quatre infrastructures sélectionnées dans le cadre de cette étude a conduit l'ASADHO à s'interroger sur la qualité de ces ouvrages, car nous avons pu penser que ce sont les exigences de la qualité qui ont justifié la hauteur de ces coûts.

Dans cette recherche de la compréhension des coûts, l'ASADHO a eu à examiner les procédures de recrutement des entreprises en charge des travaux et les cabinets d'audit pour mesurer le niveau de transparence dans la gestion des marchés de ces infrastructures.

2.2.1. De la procédure de passation des marchés des travaux d'infrastructures et de contrôle

Pour s'assurer de la transparence dans l'exécution du volet infrastructures de l'accord sino congolais, l'ASADHO s'est intéressée à la procédure de passation des marchés publics dans le choix des entreprises qui ont exécuté ou exécutent encore les différents travaux d'infrastructures à Kinshasa. La même démarche a été observée en ce qui concerne les cabinets ou bureaux de contrôle de l'exécution de ces marchés.

Cadre légal sur la passation des marchés publics.

Pour ce qui est du cadre légal relatif à la procédure de passation des marchés publics en République Démocratique du Congo, il existe depuis le 27 avril 2010 la Loi N° 10/ 010 du 27 d'avril 2010¹ relative aux marchés publics. Les infrastructures concernées par cette recherche sont antérieures à la loi relative aux marchés publics de 2010. Les marchés passés dans le cadre de ces infrastructures relevaient de l'Ordonnance loi de 1969 et de la loi N° 78-019 du 11 juillet 1978.

Non-respect du cadre légal sur la passation des marchés publics

Il ressort des informations recueillies par l'ASADHO auprès de l'autorité de régulation des marchés publics qu'aucune procédure prévue par les deux textes susmentionnés n'a été observée dans le cadre de l'exécution des travaux d'infrastructures à Kinshasa. Aucun dossier n'a été ouvert à ce sujet au niveau de ce service.

Pour l'exécution des travaux d'infrastructures à Kinshasa, aucun appel d'offre ou adjudication n'a été lancé pour la sélection des entreprises chinoises précitées. Aucun des responsables congolais interrogés n'a été en mesure de donner une

¹ Journal Officiel de la RDC, N° spécial du 30 avril 2010.

explication à l'ASADHO sur les raisons de cette absence d'appel d'offre ou d'adjudication dans la sélection des entreprises qui ont réalisé les travaux de ces infrastructures.

L'ASADHO pense que l'absence de procédures objectives d'attribution des marchés dans la réalisation des travaux de ces infrastructures pourrait être à la base de surfacturations et de l'opacité qui caractérisent l'exécution des travaux d'infrastructures du projet Sicomines dans la ville de Kinshasa.

Car l'appel d'offre aurait dû mettre les entreprises spécialisées en compétition pour choisir celles qui présentent beaucoup plus de compétences et expertise et, offrent suffisamment des garanties pour des coûts raisonnables et justes. L'appel d'offre aurait permis à la fois d'assurer la transparence sur le choix des entreprises mais également sur le coût et la qualité des infrastructures.

Le non-respect de la procédure en vigueur en matière de passation des marchés publics est lié aux clauses du contrat sino congolais qui a prévu d'avance que les travaux seront exécutés par la société chinoise Sinohydro ou ses affiliées¹. Ce qui a déjà exclu le respect de la procédure en matière de passation des marchés publics.

2.2.2. Recrutement de cabinets d'audit des travaux.

Le site de l'Agence Congolaise des Grands Travaux « ACGT » en sigle renseigne que le cabinet de contrôle chinois HUATONG est chargé du recrutement des cabinets de contrôle des travaux d'infrastructures. Tous les efforts fournis par l'ASADHO pour localiser le siège ou le bureau de ce Cabinet à Kinshasa ont été voués à l'échec. Ce cabinet est donc introuvable dans la ville de Kinshasa.

Des renseignements reçus de l'ACGT, nous avons noté l'existence de deux autres cabinets congolais recrutés à la demande du Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction par adjudication avec une liste restreinte uniquement pour les cabinets de contrôle congolais qui sont DELTA ENGERING et AEC².

Le cabinet de contrôle GAUFF Engineering (société allemande) a été recruté en 2011³. Ce recrutement s'est fait sous l'empire de la nouvelle loi relative aux marchés publics en RDC. Nos enquêteurs n'ont pas pu accéder au dossier de recrutement de ce cabinet pour s'assurer du respect de la loi en la matière. Le cabinet de contrôle

¹ L'article 10 de la convention de collaboration révisée en janvier 2008 : Chaque projet des travaux d'infrastructures fera l'objet d'un contrat spécifique entre le maître d'ouvrage, la JV minière et Synohydro ou ses sociétés affiliées qui seront autorisées et appelées à les réaliser.

² Les dispositions de l'article 3 de l'Ordonnance Loi N° 69-054 du 05 décembre 1969 et 02 de la loi N° 78-019 du 11/07/1978 fixent les conditions dans lesquelles, il peut être fait recours à la procédure d'adjudication restreinte.

³ Rapport Agence Congolais des Grands Travaux 2011, P. 39.

chinois HUATONG a été directement amené par les entreprises chinoises¹.

L'ACGT a également fait une mission de contrôle sur le Projet de modernisation du Boulevard du 30 juin à Kinshasa Lot 1 et 2 : Gare Centrale-Socimat et sur le Projet de modernisation et construction de la Boucle de la place du 30 juin.

Sur le Projet de l'Esplanade du Palais du Peuple aucune mission de contrôle n'est signalée².

Pour le Projet de construction de l'Hôpital du Cinquantenaire seule la mission de contrôle chinoise HUATONG est reprise.

Le manque de transparence ressort également de l'indisponibilité des rapports de ces différents cabinets de contrôle. Selon deux experts qui ont requis l'anonymat, le contrôle de cabinets congolais qui avait abouti aux constats accablants avait été interrompu sans explication à la suite de l'intervention d'un conseiller à la Présidence de la République à la demande de l'entreprise chinoise visée. Les membres de cabinets concernés n'ont pas voulu mettre à la disposition des enquêteurs de l'ASADHO leurs rapports d'audit et se sont réservés de faire des commentaires sur les allégations faisant état des coûts exorbitants des travaux exécutés et de faible qualité de ceux-ci.

Cet état des choses et le manque de transparence dans la gestion de ces travaux d'infrastructures pour des montants aussi importants peut être à la base des débats autour de la mauvaise gouvernance du financement issu de l'accord Sino congolais par les autorités de la RDC. Les opérateurs chinois mettant en œuvre les projets, bénéficieraient directement des éventuelles surfacturations.

Le fait que les responsables des entreprises chinoises en charge de l'exécution des travaux d'infrastructures à Kinshasa aient refusé de recevoir les enquêteurs de l'ASADHO et le questionnaire de recherche leur adressés pour information empêche d'avoir plus de clarté sur les chiffres avancés en termes de coûts réels de ces infrastructures.

2.2.3. Qualité des travaux non garantie.

Sans minimiser l'ampleur ni l'importance des travaux exécutés à Kinshasa dans le cadre de la Sicomin, un regard sur la qualité de ces infrastructures peut aider à comprendre si ce sont les exigences de la bonne qualité qui justifient leurs coûts élevés.

Nous commençons par relever que les informations disponibles sur le site de l'ACGT relatives aux différentes infrastructures recensées à Kinshasa sont muettes sur les différents matériaux utilisés dans la construction de ces infrastructures. Ce sont ces éléments qui pouvaient, de part leur définition, provenance, composition, efficacité

¹ Voir le site de l'ACGT

² Le site de l'ACGT ne renseigne aucune mission de contrôle pour le projet de l'esplanade du palais du peuple.

et durée de vie aider à juger de la qualité des infrastructures réalisées. La clause de garantie de qualité n'est pas mentionnée non plus comme condition du contrat pour la partie en charge de l'exécution des travaux.

La non disponibilité de rapports d'audit techniques par des cabinets spécialisés et indépendants sur ces travaux ne permet pas non plus de mieux apprécier la qualité des travaux dont question.

Cependant, malgré le manque de ces données techniques d'appréciation, l'équipe de recherche a eu à observer certaines failles ou insuffisances dans les travaux exécutés à Kinshasa. Il s'agit notamment de la dégradation rapide de la chaussée de certaines routes réhabilitées juste après les travaux, de la stagnation des eaux de pluie sur certaines parties du Boulevard du 30 Juin après la pluie, des retouches sur la chaussée...

A titre d'exemple, le pavement du trottoir devant le bâtiment administratif de l'ACTP s'est dégradé juste un mois après les travaux avec les premières pluies. Avant les manifestations de la célébration du cinquante-quatrième anniversaire de l'accession de la RDC à la souveraineté nationale et internationale, une bonne partie du Boulevard Triomphal qui avait connu une sérieuse dégradation a été revêtue de la couche de goudron. Tous ces faits attestent que la qualité des travaux n'a pas été une exigence particulière et à même de justifier un coût particulier.

3. De l'impact des travaux d'infrastructures sur les droits humains

3.1. Des impacts positifs

Bien que cette étude ait été au départ motivée par les plaintes des victimes enregistrées par l'ASADHO de la part des populations directement affectées par les travaux d'infrastructures à Kinshasa, il y a lieu de relever que l'équipe déployée par l'ASADHO a recueilli auprès d'autres membres des communautés visées, le témoignage d'impacts positifs de ces travaux d'infrastructures.

Au nombre de ceux-ci, nous avons enregistré les témoignages ci-dessous. Pour un conducteur de taxi bus interviewé en mai 2014 et exploitant la ligne Pompage marché central entre les communes de Ngaliema et de la Gombe (centre-ville), avant les travaux, il connaissait beaucoup des difficultés : crevaisons régulières des pneus, amortissement rapide du véhicule à la suite des pannes consécutives liées au mauvais état de la route. Depuis la réhabilitation, non seulement le nombre des rotations a été multiplié par trois mais les pannes ont sensiblement diminué. Les embouteillages sont devenus rares, ce qui permet une circulation aisée.

Trois dames propriétaires des maisons avec appartements à louer dans le quartier Kinsuka dans la commune de Ngaliema ont signifié à l'équipe que depuis la réhabilitation de l'avenue du tourisme, la demande d'appartements à louer a augmentée. Ce qui fait une très bonne affaire pour leur business.

Cinq travailleurs dont deux dames habitant le quartier Pompage ont relevé que depuis la réhabilitation de cette avenue, les difficultés de transport ont sensiblement diminué au point qu'ils arrivent à l'heure au lieu de travail et que la sécurité s'est améliorée la nuit...

3.2. Impacts négatifs des travaux d'infrastructures sur les droits humains

Les membres de l'équipe d'enquête déployés par l'ASADHO pour documenter les cas d'impacts des travaux d'infrastructures exécutés à Kinshasa ont eu à identifier plusieurs droits humains négativement impactés par ce projet. Et ce, malgré les impacts positifs ci-haut relevés.

Au nombre des droits humains négativement impactés, figurent les droits ci-après : le droit au travail, droit à la santé, droit à une rémunération égale pour un travail égal, droit à la propriété, droit au logement, droit à une protection égale, droit à l'indemnité pour expropriation pour cause d'utilité publique, droit à l'information et à la consultation, droit à un environnement sain, droit à la sécurité, droit à former le syndicat et à adhérer à un syndicat de son choix...

Ne pouvant pas analyser tous ces droits impactés pour toutes les infrastructures identifiées supra, nous allons limiter cette étude à deux droits humains parmi ceux identifiés à savoir : le droit à l'information et à la consultation et le droit à l'indemnisation juste et préalable pour cause d'expropriation ou expulsion forcée dans l'exécution des travaux de cette infrastructure. C'est l'infrastructure Avenue Tourisme qui va servir du cadre pour cette étude.

Ce choix est justifié par le nombre de plaintes parvenues à l'ASADHO relatives aux expropriations opérées pour cause d'utilité publique non précédées d'informations préalables et non suivies de juste indemnisation à l'occasion de début des travaux de réhabilitation de l'avenue Tourisme à Kinshasa, le nombre des bénéficiaires de l'infrastructure, l'ampleur des expulsions observées et les conséquences des expulsions sur plusieurs autres droits fondamentaux.

Concernant ces deux droits, nous aurons à identifier le cadre légal y relatif, vérifier le respect de la procédure des droits des victimes et la prise en compte de la dimension droits humains dans la conception et l'exécution de ce projet par les autorités publiques.

3.2.1. Analyse du cadre légal.

La République Démocratique du Congo a déjà ratifié un certain nombre d'instruments juridiques internationaux et régionaux relatifs aux droits de l'homme. Certains d'entre eux ont prévu et consacrent les droits humains retenus dans le cadre de cette analyse, à savoir le droit à l'accès à l'information et le droit à l'indemnisation suite à l'expropriation pour cause d'utilité publique ou à la spoliation des propriétés, logements et autres lieux de commerce.

Parmi ces instruments figurent : la Déclaration universelle de droits de l'homme, le pacte International relatif aux Droits Civils et Politiques, la Convention des Nations Unies contre la corruption et la Charte Africaine des Droits de l'Homme et des Peuples¹. A ces instruments nous pouvons aussi ajouter certains avis, recommandations et observations émanant des organes de traités. Tel est le cas de l'Observation générale n°7 du Comité de droits économiques, sociaux et culturels relative aux expulsions forcées.

La RDC a également ratifié la Convention des Nations Unies Contre la Corruption depuis 23 septembre 2010. Les dispositions de l'article 10 de cette dernière imposent aux Etats signataires l'obligation de prendre des mesures appropriées pour assurer l'accès des citoyens à l'information publique.

La Charte Africaine des Droits de l'Homme et des Peuples ratifiée par la RDC² consacre le droit de toute personne à l'information dans ses dispositions de l'article 9. Cette même exigence relative au droit à l'information est reprise par la convention de la SADC contre la corruption dont la RDC est signataire.

Au niveau national, la constitution de la RDC du 28 février 2006 consacre dans les dispositions de l'article 24 le droit à l'information pour toute personne. Cette disposition renvoie la mise en œuvre de ce droit à la loi qui n'est pas encore votée. Le même constituant prévoit dans les dispositions de l'article 34, le droit à une juste et préalable indemnité pour toute personne privée de son droit de propriété conformément à la loi pour cause d'utilité publique.

La loi N° 77-001 du 22 février 1977³ sur les expropriations pour cause d'utilité publique prévoit la procédure à suivre en cas d'expropriation pour cause d'utilité publique et consacre aussi le droit à l'information en faveur des expropriés à l'article 7 : « la décision d'expropriation est publiée au journal officiel et, portée à la connaissance des personnes exposées à l'expropriation par lettre recommandée à la poste avec accusé de réception ou remise en mains propres par un messenger contre récépissé daté et signé ».

Les mesures d'expropriation pour cause d'utilité publique décidées dans le cadre de l'exécution des travaux d'infrastructures dont l'étude entraînent automatiquement le droit à une juste indemnité pour les expropriés (c'est-à-dire toutes les personnes affectées par ces mesures : les propriétaires, les personnes qui ont perdu leur logement, leurs petits commerces...)

¹ Articles 19 de la déclaration universelle des Droits de l'Homme et du Pacte International relatif aux Droits Civils et Politiques, 9 de la Charte Africaine des Droits de l'Homme et des Peuples

² Journal Officiel du Zaïre, N° spécial du 30 juin 1987, P. 7.

³ Journal Officiel du Zaïre N° 7 du 1^{er} avril 1977, P. 197

A coté de ce droit que nous considérons comme principal, plusieurs autres droits se trouvent être affectés tels que les droits de propriété, de jouir de son habitation, le droit au logement...

L'article 14 de la Charte Africaine des Droits de l'Homme et des Peuples consacre le droit à la propriété et, l'article 21 alinéa 2^{ème} de la même charte prévoit le droit à la récupération et à une indemnisation adéquate en cas de spoliation.

Par l'Observation Générale N° 7 paragraphe 3, le Comité des Droits Economiques, Sociaux et Culturels met en exergue l'obligation pour les Etats de procéder aux indemnisations préalables avant toute exploitation du milieu ciblé.

La Constitution de la République Démocratique du Congo prévoit dans ses dispositions de l'article 34 le droit à une juste et préalable indemnité pour toute personne privée de son droit de propriété conformément à la loi pour cause d'utilité publique.

C'est la loi N° 77-001 du 22 février 1977 qui définit la compétence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique et, en donne la procédure. Aux termes des dispositions de l'article 4 de cette loi, le Président de la République peut ordonner l'expropriation par zones, des biens destinés à servir l'exécution de ces travaux ou à être mis en vente ou concédés au profit de l'Etat.

L'article 6 point b de la même loi reconnaît aussi au Ministre des affaires foncières la compétence pour une expropriation ordinaire ou par périmètre, par voie d'arrêté.

L'article 12 du même texte exige que la proposition d'indemnisation soit transmise aux intéressés à l'expiration du délai imparti. La question qu'il convient de se poser est de savoir si le Gouvernement congolais avec son administration et les entreprises commises à l'exécution des travaux s'étaient conformées à toutes ces exigences de droit.

3.2.2. Accès à l'information & consultation.

L'équipe de l'ASADHO a cherché à savoir sur le terrain, si les membres de communautés visées par ces mesures d'expropriation et démolition avaient eu accès à l'information publique sur les travaux à entreprendre, les décisions de démolition et d'expropriation, sur l'autorité qui avait pris la décision, la procédure suivie et, sur les indemnisations arrêtées à cet effet conformément aux dispositions pertinentes rappelées ci-haut.

Il ressort des informations obtenues par les enquêteurs de l'ASADHO lors de treize descentes sur terrain à travers les quatre-vingt-cinq interviews réalisées par l'équipe de recherche que, la population riveraine de l'avenue Tourisme, était sans

information précise sur le travail de réhabilitation de cette artère. C'est par rumeur de bouche à l'oreille que la nouvelle intéressante pour elle, relative à la réhabilitation de cette avenue a été portée à sa connaissance. La même rumeur faisait aussi état des démolitions envisagées sur la même avenue à la hauteur de C.P.A. qui est le prolongement de l'avenue Tourisme au-delà du rond point Pompage.

En effet, c'est par le fait de la surprise générale pour la population et, en l'absence de toute information officielle émanant des autorités publiques provinciales et nationales que les actes des expulsions et démolition avaient eu lieu le long de l'avenue Tourisme. Le 1^{er} juin 2009, cette population a vu le Gouverneur de la ville de Kinshasa arriver à l'improviste avec une impressionnante délégation : le commandant de la Police du district de Lukunga avec ses éléments armés en leur tenue officielle, quelques travailleurs de l'entreprise chinoise en charge des travaux de la réhabilitation de l'avenue Tourisme, les engins de démolition...

Devant une police armée, la population a assisté impuissamment à la démolition des parcelles situées le long de l'avenue Tourisme par les bulldozers de l'entreprise chinoise de construction devant exécuter les travaux de réhabilitation de cette voie de communication.

Toutes les personnes visées par cette mesure interrogées par l'ASADHO ont confié et soutenu ce qui suit :

Qu'il n'y avait pas eu de contacts entre les préposés de l'Etat congolais, les représentants de l'entreprise et la population riveraine à titre d'information sur tout ce qui s'est passé;

Qu'aucune information officielle n'avait été portée à leur connaissance sur le projet Sicomines ;

Qu'aucune consultation ni avec les autorités et encore moins l'entreprise n'avait eu lieu sur ce qui allait être fait. Comment cela allait-il se faire ? Quelles allaient être les conséquences des travaux à entreprendre ? Pas de réunion publique ni avec le gouvernement ni avec l'entreprise chinoise ;

Aucune information sur le bien-être de l'ouvrage par rapport au besoin de la communauté locale ;

Aucune idée sur les biens à démolir ou espace à exproprier ;

Aucune participation de la population à la planification de l'infrastructure ;

Aucune idée sur le jour, l'heure de la démolition ;

Aucune idée exacte sur l'instance qui devait recevoir leurs recours.

A titre d'exemple, sieur BBMG, victime de la démolition d'une partie de sa maison a confié à l'ASADHO ce qui suit : « ... à notre grande surprise, le matin du 1^{er} juin 2009, un Bulldozer est passé en détruisant nos maisons commerciales sans que nous soyons informés »

Face à tous ces faits, il y a lieu de conclure que le droit à l'information des habitants de l'avenue Tourisme a été violé par le Gouvernement et ses services. L'entreprise bénéficiaire du marché de cette avenue a adopté la même attitude que le Gouvernement congolais.

3.2.3. Droit à l'indemnisation juste et préalable.

Comme souligné dans l'analyse du cadre légal, les expropriations ou les expulsions forcées exigent au préalable une juste indemnisation et le respect de la procédure légale y relative.

Les enquêteurs descendus sur le terrain avaient eu après le constat des expropriations et démolitions intervenues, à interroger les occupants des lieux ciblés, afin de comprendre si la procédure suivie par les autorités et l'entreprise était conforme aux instruments juridiques présentés ci-haut. La même démarche a été engagée vis-à-vis des autorités congolaises et de l'entreprise exécutante des travaux.

Le constat fait auprès des personnes affectées (victimes) est que les expropriations malgré la rumeur qui circulait, étaient le fait de la surprise. Aucune d'exigences prévues par les instruments juridiques cités supra n'a été respectée :

- le respect de l'exigence de l'information préalable sur la décision d'expropriation ;
- l'évaluation conjointe et objective des biens à détruire, entre les préposés de l'Etat et les propriétaires ;
- offre de possibilité de relocalisation ;
- les propositions d'indemnisation appropriée ;
- les indemnisations des victimes ;
- le préavis avec délai raisonnable pour l'évacuation des lieux ;
- fixation du jour de démolition.

C'était contre toute attente que le Gouverneur de la ville de Kinshasa, Monsieur André KIMBUTA accompagné de l'Inspecteur de la Police du district de Lukunga, du Bourgmestre de la commune de Ngaliema, ainsi que d'un groupe de policiers avec l'arsenal de démolition de l'entreprise chinoise en charge des travaux débarquèrent dans les quartiers. Contrairement à la rumeur selon laquelle la démolition devait se limiter sur l'avenue C.P.A. , le Gouverneur donna l'ordre à l'Inspecteur de poursuivre l'opération de démolition jusqu'au niveau de l'avenue Tourisme. Alors que d'après les responsables de l'A.C.G.T. interrogés par l'ASADHO, il revenait à cette agence de préparer le terrain sur le plan administratif avant le début des travaux de la réhabilitation de l'avenue.

Jusqu'à ce jour, les démarches entreprises au niveau de l'Agence des Grands Travaux par l'ASADHO pour accéder à la décision ordonnant la démolition sont restées vaines. Ceci nous a mis en difficulté pour nous assurer de la compétence de l'auteur de la décision et de la régularité de cette dernière.

Nous avons identifié cinquante maisons et parcelles non bâties sur l'avenue du Tourisme qui ont été frappées par cette mesure. Il y a eu démolition des murs de clôture de parcelle, de maisons de commerce, de maisons d'habitation, et destruction des espaces de jardin : fleurs, arbres fruitiers et non fruitiers, vérandas...

A titre d'échantillon, voici les témoignages ci-dessous :

ČÅ *Un habitant du quartier interrogé par l'équipe de recherche, rentrant chez lui le soir du 1^{er} juin 2013, avait trouvé le mur de clôture d'une longueur de 95 mètres détruit, les 2 portails renversés, tous ses biens qu'il a toujours gardés hors de la vue des passants et voisins exposés au public, avec le risque de voir son chien agressif mordre les passants et aussi le risque de se faire voler ses biens, un espace de 2 mètres de largeur. Il a évalué les pertes subies du fait de cette destruction à la valeur de 42 400 USD. La démolition a eu lieu entre 11 heures et midi.*

ČÅ *Une dame souffrante dont le mari était absent a entendu les bruits des habitants sur l'avenue. Elle verra aussitôt après, son locataire faire entrer leurs marchandises dans sa véranda à la hâte. Quelques minutes après, l'engin fonça sur son complexe commercial en étage. Ce locataire lui payait 180 USD par mois. Jusqu'à ce jour la garantie locative n'est pas encore restituée parce qu'ils attendent l'indemnisation pour le désintéresser. Ce complexe avait 3 pièces au rez-de-chaussée, et l'ensemble est estimé à 50 000 USD.*

ČÅ *Un congolais installé à l'étranger apprendra que son mur de clôture de 25 mètres de longueur a été démoli et le portail endommagé sans qu'il y ait eu un avertissement en ce sens. Il y a eu perte de barres de fer, et autres instruments de travail. Les pertes subies sont évaluées à 25 000 USD.*

ČÅ *Une famille qui était sur place a été surprise de voir la police et l'engin de démolition détruire leurs maisons commerciales qu'elle avait mises en location : cinq locaux abritant des boutiques ont été détruits. Elle s'attendait à ce que la démolition soit faite sur l'avenue C.P.A qui serait par l'expropriation selon la rumeur. Et elle attendait à son tour les préposés de l'Etat pour discuter avec, étant donné que l'O.V.D. avait donné l'indemnisation aux victimes de CPA avant la démolition. Le coût de biens détruits est évalué à 57.448 USD.*

Les victimes de cette expulsion forcée sur cette artère se sont constituées en syndicat avec lequel nous avons travaillé (voir en annexe les listes et indication des biens détruits et leurs valeurs appréciées par les victimes). Ces victimes sont au nombre de 481 personnes.

Elles ont saisi plusieurs institutions et personnalités du pays de leur recours : le Conservateur des titres immobiliers, la Présidence de la république, le Ministère des affaires foncières, le Ministère de la Justice, la Primature, la Vice-primature chargée de la reconstruction, le Ministère des infrastructures, travaux publics et reconstruction, l'Agence des grands travaux, CREC 8, l'Hôtel de ville, Ministère de l'intérieur, Ministère des affaires sociales, ...

Face à ce tableau sombre et malheureux, peut-on parler des expropriations pour cause d'utilité publique ?

On ne peut parler de l'expropriation pour cause d'utilité publique que lorsque celle-ci est faite conformément aux prescrits de la loi et aux standards internationaux prévus par les instruments juridiques internationaux cités plus haut.

Pour l'ASADHO, les faits tels que présentés constituent une violation des droits de l'homme. Comme dit plus haut, c'est une série des droits fondamentaux qui se trouvent violés dont principalement le droit à une juste et préalable indemnité.

3.2.4. De la responsabilité.

Au vu des éléments à la disposition de l'ASADHO, la responsabilité dans les violations des droits humains identifiés ci-haut est partagée par le Gouvernement de la République Démocratique du Congo et l'entreprise chinoise Grec 8. Cette dernière a mis à la disposition des agents publics les engins et personnels pour la démolition.

L'Etat à travers ses différents services intervenus sur terrain (ACGT, l'OVD, la Police Nationale, le Gouvernorat de la Ville de Kinshasa, le Ministère des Infrastructures et Travaux Publics) n'a pas veillé au respect des dispositions légales en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique et d'accès à l'information publique.

Les agents qui ont exécuté ces ordres d'expulsion et démolitions ont engagé, outre la responsabilité du Gouvernement leur responsabilité personnelle¹. Et ce, pour avoir exécuté un ordre manifestement illégal.

L'entreprise chinoise commise à l'exécution de ces démolitions et des travaux de réhabilitation de l'avenue Tourisme, a utilisé ses engins et procédé à des destructions des propriétés privées sans se soucier de la régularité de cette opération. Ce qui engage sa responsabilité dans les violations des droits humains décriés.

Par conséquent, les deux parties doivent solidairement procéder à la réparation des préjudices causés à toutes les victimes.

III. Conclusion et recommandations.

Après l'atteinte du point d'achèvement et l'effacement de la dette extérieure de la République Démocratique du Congo, l'accord sino congolais constitue à la fois une opportunité de développement pour la République Démocratique du Congo. Il constitue en même temps un danger pouvant conduire le pays à un autre surendettement si la gestion de cet accord n'est pas responsable et dès lors aggraver la situation des congolais déjà très fragile.

Durant l'enquête entreprise par l'ASADHO relativement à l'exécution des travaux d'infrastructures du projet Sicominas dans la ville de Kinshasa, il a été constaté

¹ Article 28 alinéa 1er de la Constitution de la RDC : Nul n'est tenu d'exécuter un ordre manifestement illégal. Tout individu, tout agent de l'Etat est délié du devoir de l'obéissance lorsque l'ordre reçu constitue une atteinte manifeste au respect des droits de l'homme, des libertés publiques et des bonnes mœurs.

qu'au-delà de l'intérêt suscité dans l'opinion publique et de sa contribution à la satisfaction de certains droits humains, la gestion du volet infrastructures de ce projet à Kinshasa pose un certain nombre des problèmes qui doivent interpeller les décideurs congolais.

La conception, l'étude et l'exécution de ces travaux d'infrastructures à Kinshasa n'ont pas fait recours à l'approche basée sur les droits humains. Ce qui a fait que l'exécution des travaux de chantiers ouverts à Kinshasa ait donné lieu à plusieurs violations des droits humains dont, les droit au logement, droit à la propriété, droit à l'information et à la consultation, droit à une juste et préalable indemnisation...¹.

Les populations bénéficiaires de ces infrastructures et plus particulièrement celles habitant le long de l'avenue Tourisme² n'ont pas été ni informées et encore moins consultées sur les infrastructures à exécuter afin d'identifier leurs priorités. Le droit à l'indemnisation juste et préalable a été bafoué étant donné que l'exécution de ces travaux a conduit à des expulsions de plusieurs familles de leurs logements, maisons de commerce et propriétés par des expropriations irrégulières décidées au mépris de la législation nationale en la matière et des standards internationaux prévus par les instruments juridiques internationaux ratifiés par la RDC à ce sujet. Plusieurs familles ont été jetées dans la rue. S'il y a eu indemnisation pour certains cas rares, celle-ci a été subjectivement sélective pour quelques privilégiés.

Les règles de transparence et de la bonne gouvernance ne sont pas observées durant tous les processus d'exécution des travaux de ces infrastructures dans la ville de Kinshasa. L'opacité qui a caractérisé le processus du choix des entreprises chinoises ayant exécuté les travaux d'infrastructures, l'absence de mécanismes indépendants de contrôle et l'indisponibilité des rapports d'audit de ces travaux accréditent la thèse la plus répandue de la surfacturation des coûts de ces infrastructures.

La qualité des ouvrages exécutés n'a pas été garantie. L'ASADHO n'a pas pu accéder aux études de faisabilité préalables pour les différents chantiers ouverts à Kinshasa dans le cadre de cet accord. La détérioration rapide de certains de ces ouvrages comme démontré dans ce rapport indique que ces infrastructures n'offrent aucune garantie de bonne qualité et de durabilité.

¹ Dans cette étude, l'accent a été mis sur deux droits : droit à l'information et à la consultation ainsi que le droit à une juste et préalable indemnisation.

² Infrastructure sélectionnée pour l'analyse de l'impact sur les deux droits humains retenus

De tout ce qui précède, l'ASADHO recommande :

1. Au Président de la République :

- D'ordonner une enquête indépendante sur tous les cas de violations de droits humains intervenus à l'occasion de l'exécution des travaux de réhabilitation de l'avenue Tourisme à Kinshasa dans le cadre de l'accord sino congolais ;
 - ★ D'ordonner au Gouvernement de procéder à l'indemnisation de toutes les victimes de démolitions de leurs propriété dans les meilleurs délais ;
 - ★ D'exiger à l'avenir, la prise en compte de l'approche basée sur les droits humains à la conception et exécution des futurs projets d'infrastructures en RDC ;
-
- ★ D'exiger le recours à la procédure d'appel d'offre publique pour l'attribution des marchés d'infrastructure et le recrutement des cabinets d'audit des travaux exécutés ;
 - ★ D'ordonner au Gouvernement, l'organisation d'un audit indépendant sur les coûts élevés et la qualité des travaux d'infrastructure exécutés à Kinshasa dans le cadre de la convention de collaboration sino congolaise ;
 - ★ De rendre public les résultats de l'audit ;
-

2. Au Gouvernement :

- ★ De diligenter un audit indépendant de tous les travaux d'infrastructures exécutés à Kinshasa dans le cadre de l'accord sino congolais ;
 - ★ De procéder à l'identification de toutes les victimes des violations des droits humains intervenues durant l'exécution des travaux et procéder à leur juste indemnisation immédiate ;
 - ★ D'organiser des consultations des populations avant l'exécution des travaux d'infrastructures ;
 - ★ De mettre en place des mécanismes de transparence et de contrôle efficace dans la gestion du volet infrastructures de l'accord sino congolais de la conception du projet jusqu'à la réception des travaux ;
 - ★ De veiller à la prise en considération de l'exigence des droits humains dans la mise en œuvre de futurs projets d'infrastructures ;
 - ★ De veiller à l'information et consultation des communautés affectées par avant l'exécution des travaux ;
-

3. Aux entreprises chinoises :

- De s'assurer du respect des droits des communautés riveraines avant de procéder à toute démolition ;
 - ★ De procéder à la réparation des préjudices causés par ses travailleurs aux membres des communautés ;
 - ★ D'accepter de recevoir et communiquer avec les organisations de la société civile et les membres des communautés à la recherche des informations sur les travaux exécutés ;
 - ★ De respecter les droits de l'homme dans l'exécution de leurs tâches.
-

IV. Annexes

Annexe 1: Tableau synthétique des infrastructures réalisées dans le cadre de la convention sino congolaise dans la ville de Kinshasa

| Nom de l'Infrastructure | Commune | Quartiers | Nature d'ouvrage | Type d'ouvrage et Kilométrage | Durée des travaux | Entreprise exécutant |
|-------------------------------------|---|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|-------------------|----------------------|
| 1. Route Lutendele | Mont-Ngafula | Mbudli | - Réhabilitation - Modernisation | Route : 2,8Km | 18 mois | Crec 8 |
| 2. Avenue Tourisme | Ngaliema | Mbudli | - Réhabilitation - Modernisation | Route : 7,25Km | 18 mois | Crec 8 |
| 3. Hôpital du Cinquantenaire | Kasa-Vubu | ONL | - Réhabilitation - Construction | Hôpital | 20 mois | Sino Hydro2 |
| 4. Esplanade du Palais du Peuple | Kasa-Vubu | ONL | - Construction - Aménagement | Site Touristique | 6 mois | Sino Hydro2 |
| 5. Boulevard triomphal | Kasa-Vubu | ONL | - Construction - Modernisation | Route : 2,165Km | 15 mois | Crec 8 |
| 6. Boulevard Sendwe | Kalamu | 20 Mai | - Modernisation - Elargissement | Route : 1,500Km | 15 mois | Crec 8 |
| 7. Boulevard du 30 Juin | Gombe | Il traverse plusieurs quartiers | - Modernisation - Elargissement | Route : | 18 mois | Crec RDC/ Crec 8 |
| 8. La Boucle de la Place du 30 Juin | Gombe | Gare-Centrale | - Construction - Modernisation | Lieu touristique | 3 mois | Crec 8 |
| 9. Boulevard Lumumba | Il traverse 5 Communes dont : Limete, Matete, N'djili, Masina et Kimbanseke | - | - Construction - Modernisation | Route | - | Crec 8 |
| 10. Pont Banunu | Matete | Banunu | - Elargissement - Construction | Pont | - | Crec 8 |
| 11. Pont N'djili | N'djili | - | - Modernisation - Elargissement | Pont | - | Crec 8 |
| 12. Pont Mayi ya Nsanga | Kimbanseke | Nsanga | - Modernisation - Elargissement | Pont | - | Crec 8 |

Annexe 2: Les experts consultés par l'équipe de recherche

| Nombre | Qualité | Structure | Profession |
|--------|-------------------------------|--|---------------------------------|
| Deux | Ingénieurs civils en bâtiment | Entreprise de construction Safricas | Constructeur |
| Un | Ingénieur en construction | Institut des Bâtiments et des Travaux Publics «IBTP » | Professeur d'université |
| Un | Ingénieur en construction | Bureau d'Études, Aménagement et Urbanisme | Chargé d'études |
| Deux | Ingénieur en construction | Office des routes | Constructeur ponts et chaussées |
| Un | Ingénieur civil en bâtiment | Indépendant | Consultant |
| Un | Ingénieurs en travaux publics | Office des Voiries et drainage | Chargé de suivi des chantiers |
| Deux | Ingénieurs en construction | Agence Congolaise des Grands Travaux «ACGT» | Chargé d'études et de contrôle |
| Un | Ingénieur | Cellule des infrastructures du Ministère des Travaux Publics | Chargé de contrôle |

Annexe 3

ASADHO

B.P.16737

KINSHASA 1

R.D. Congo

Association Africaine de Défense des Droits de l'Homme
African Association for the Defense of Human Rights



| | |
|---------------------|--------------------|
| ACGT | |
| Date : 14 NOV. 2014 | 15h42 |
| Heure : 3110 | |
| N° | |
| Signature : | <i>[Signature]</i> |

Kinshasa, le 14 novembre 2014

A Monsieur le Directeur Général de
l'Agence Congolaise des Grands
Travaux

A Kinshasa/Gombe.

Réf : 60/CE/JCK/FD/ASADHO/2014

Monsieur le Directeur Général,

Concerne : les travaux d'infrastructures financés par le projet Sicominés à Kinshasa.

L'Association Africaine de Défense des Droits de l'Homme, ASADHO en sigle, tient par la présente à avoir votre opinion sur les points repris dans la présente.

En effet, l'ASADHO a organisé une enquête sur les travaux d'infrastructures exécutés à Kinshasa dans le cadre de la convention de collaboration entre la RDC et le groupement des entreprises chinoises pour comprendre leurs impacts sur les droits humains, les coûts des travaux et le niveau de transparence depuis décembre 2013.

L'équipe de recherche déployée sur le terrain quant à ce, est parvenue aux constats ci-dessous pour lesquels nous sollicitons votre réaction avant la publication de notre rapport.

1. Coût des travaux.

Les coûts des travaux d'infrastructures visées sont non seulement trop élevés mais aussi non expliqués par des éléments objectifs. L'ASADHO n'a pas trouvés les études de faisabilité et devis chiffrés présentés par les entreprises avant le début des travaux. Les coûts de la

¹ Organisation affiliée à la Commission Internationale des Juristes (Genève), à la Fédération Internationale des Droits de l'Homme (FIDH), dotée du statut d'observateur auprès de la Commission africaine des Droits de l'Homme et des peuples (Banjul) et Membre du Réseau OMCT/SOS Torture.

chaussée réhabilitée, élargie et modernisée ne sont pas dissociés des travaux connexes (pavements, caniveaux...).

Le coût d'infrastructures, pour prendre le cas de routes réhabilitées, dépasse largement, la moyenne des coûts standards pratiqués au niveau international alors qu'il ne s'agissait pas entièrement des nouvelles routes. C'étaient des routes existantes qui ont été soit élargies, modifiées ou encore modernisées.

2. Transparence.

L'équipe de l'ASADHO a constaté qu'il existe un problème de transparence dans la passation des marchés d'infrastructures et recrutement des cabinets d'audits des travaux. Aucun appel d'offre n'a été lancé pour le recrutement des entreprises appelées à exécuter les travaux, en violation des dispositions de la loi sur les marchés publics en vigueur et celle antérieure. La procédure de facturation des travaux ainsi que les procédures de paiement ne sont transparentes.

3. Qualité.

Nous avons observé plusieurs cas de dégradation de la chaussée à plusieurs endroits justes après les travaux et, les entreprises étaient appelées à revenir pour réparer ou ajouter des couches de goudron. Les pavements se sont dégradés rapidement après les travaux, c'est le cas des pavements placés devant la direction générale de la société congolaise de transport et des ports sur le boulevard du 30 juin. L'inondation de cette chaussée après la pluie à la hauteur du cimetière de la Gombe. Les rapports d'audits sur la qualité des travaux n'ont été retrouvés ni sur le site de votre agence ni auprès des maisons de contrôle.

A peine réhabilitée au coût très élevé, la chaussée du boulevard Triomphal venait de recevoir un revêtement de couche de goudron avant la dernière célébration de l'indépendance de la RDC le 30 juin dernier à cause de la mauvaise qualité des travaux exécutés.

La qualité des matériaux à utiliser, le volume de la chaussée ainsi que la durée de vie des infrastructures réhabilitées ou réalisées ne sont pas renseignés

4. Délais des travaux.

Notre équipe a constaté aussi que les délais prévus pour l'exécution et livraison des travaux n'ont pas été respectés et dans la plupart des cas les travaux n'ont été entièrement exécutés. Le cas le plus flagrant est celui de l'avenue Lutendele. Après quelques mètres de chaussée réalisée, les travaux ont été abandonnés après que les fonds aient été débloqués sans justification valable aucune. Sur la boucle du Boulevard du 30 juin, le pavement n'a pas été réalisé devant le chantier Rakken. Le boulevard Lumumba n'est pas arrivé jusqu'au bout du quartier Funa.

5. Impacts sur les Droits Humains.

Les personnes directement affectées par les travaux interrogées par notre équipe de recherche ont confié à celle-ci ce qui suit.

Les travaux réalisés ont contribué à l'amélioration de la circulation sur les principales artères de la ville de Kinshasa permettant une grande mobilité des habitants.

Les travaux n'ont pas été précédés de l'information et des consultations des personnes directement affectées sur la nature des travaux, ses risques et recueil de l'opinion de ceux-ci. Ces travaux ont entraîné plusieurs cas de démolition et expulsion sans observance des dispositions légales nationales et internationales en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, de démolition et d'expulsion.

Les victimes de ces violations des droits humains dont celles de l'avenue Tourisme n'ont pas toutes été indemnisées jusqu'à ce jour.

Il s'agit là Monsieur le Directeur Général, de la synthèse des quelques points qui ressortent de notre étude pour lesquels, l'ASADHO attend votre réaction avant la publication de son rapport d'enquête, soit au plus tard le 22 novembre 2014.

Avec espoir que vous réserverait à la présente le bénéfice de l'urgence, nous vous prions d'agréer Monsieur le Directeur Général, l'assurance de notre parfaite considération.

Pour l'ASADHO

Jean Claude KATENDE
Président National



Annexe 4

MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, URBANISME, HABITAT,
INFRASTRUCTURES, TRAVAUX PUBLICS ET RECONSTRUCTION



**AGENCE CONGOLAISE
DES GRANDS TRAVAUX**

ROUTES
BATIMENTS
CHEMINS DE FER
PORTS ET AEROPORTS
AMENAGEMENTS PUBLICS
INFRASTRUCTURES ENERGETIQUES



Le Directeur Général

Kinshasa, le **24 NOV. 2014**

N°ACGT/DG/SPC/1647/2014

Transmission copie pour information à :

- Monsieur le Directeur Général Adjoint
de l'Agence Congolaise des Grands Travaux
à Kinshasa/Ngaliema

✓ A Monsieur le Président National
de l'ASADHO
à Kinshasa/Gombe

Concerne : Les travaux d'infrastructures financés par le projet Sicominés à Kinshasa
Accusé de réception

Monsieur le Président National,

J'accuse réception de votre lettre du 14 novembre 2014 dont référence 60/CE/JCK/FD/ASADHO et vous remercie de l'attention particulière que vous accordez à l'Agence Congolaise des Grands Travaux (ACGT).

En effet, l'ACGT encourage l'ASADHO pour son souci de vouloir éclairer l'opinion sur les constats d'une enquête menée sur les travaux d'infrastructures pilotés dans le cadre de la convention de collaboration entre la RDC et le groupement des entreprises chinoises.

En ce qui concerne notre opinion sur les constats tirés de l'enquête, j'invite l'ASADHO à entrer en contact avec l'ACGT pour avoir les informations et les réponses à toutes ses préoccupations.

Veuillez agréer, **Monsieur le Président National**, l'expression de notre franche collaboration.

Charles Médard ILUNGA



Adresse physique de la Direction Générale
1. Avenue de l'OUA à Kinshasa / Ngaliema, RDC
Références : Epoque Proodi

Téléphones
00243 811 938 848
00243 810 663 075

Adresses électroniques
Site web : www.acgt.cd
E-mail : contact@acgt.cd

Raw Bank : 05101-01001436-01-25 USD
Raw Bank : 05101-01001436-02-22 CDF

Comptes Bancaires
BIAC : 00401 33032354401 68 USD
BIAC : 00401 36032354401 53 CDF

Annexe 5

**SYNDIC des sinistrés de
L'avenue Tourisme
Quartier Kinsuka-Pêcheurs
KINSHASA/NGALIEMA**

RECEVÉ
N° 11/11/2011
PAR

Kinshasa, le 11/10/2011

Transmis copies pour information à :

- Son Excellence Monsieur le Président de la République (avec l'expression de nos hommages les plus déférents) ;
- Son Excellence Monsieur le Premier Ministre ;
- Son Excellence Monsieur le vice-premier Ministre, Ministre des postes et Nouvelles Technologies des communications ;
- Son Excellence Monsieur le Ministre des Affaires Foncières ;
- Son Excellence Monsieur le Ministre des infrastructures, des travaux Publics et Reconstructions ;
- Monsieur le DG de l'agence congolaise des Grands Travaux (A.C.G.T)
- Monsieur l'ADG de GREC-8

**Objet : indemnisation pour habitations
Détruites**

Tous à Kinshasa/Gombe

**A Monsieur l'ADG de GREC-8
A Kinshasa/Ngaliema**

CRFC-8
2011-10-28

Nous, propriétaires des maisons situés sur l'Avenue tourisme dans le quartier Kinsuka-pecheurs de la commune de Ngaliema, vous adressons la présente pour porter à votre connaissance le sinistre dont nous avons été victimes du fait de la démolition anarchique de nos construction par le groupe des entreprises chinois (GREC). Depuis l'intervention de cette opération en date du 05 juin 2009, nos habitations demeurent à l'état de démolition.

Notre indignation est d'autant plus profonde en constatant que le pouvoir public a expressément omis de nous sensibiliser et de nous indemniser avant l'exécution de ses travaux d'intérêt public, tandis que d'autres milieu tel que : SELEMBAO, MACAMPAGNE vers palais de Marbre, Binza Delvaux et l'avenue de l'école à Ngaliema ont été reconstruit et ont palpés leurs indemnisations. Et bientôt les sites KOWEIT, IEM et FONAMES toucheront leurs indemnisations.

Nous nous sommes confiés et nous avons déposés nos lettres à toutes les institutions compétentes avec les références ci-après : en date du 20/08/2009 à la présidence de la république, au ministère des affaires intérieur et sécurité, au ministère des affaires foncières, à la commune de Ngaliema, à l'hôtel de ville de



**China Railway N° 8th Engineering Group Co. Ltd en
RDC en sigl
CREC-8**

Le 05 novembre 2011

Ref : CREC-8/DG/AC/XINGYU/20111105/1532

CREC-8

Transmis copie pour informer à :

- Monsieur le Directeur Général de l'Agence Congolaise des Grands Travaux ;
- Son Excellence Monsieur le Ministre des Infrastructures, des Travaux Publics et Reconstruction ;
- Monsieur le Directeur Général de CREC-RDC

**Au SYNDIC des sinistrés de L'avenue
Tourisme Quartier Kinshasa-Pêcheurs
à Kinshasa/Gombe**

Concerne: les problèmes soulevés

Excellence SYNDIC des sinistrés de l'Avenue Tourisme Quartier
Kinshasa-Pêcheurs,
尊敬的金苏卡旅游大道居民,

Nous attachons de l'importance aux problèmes mentionnés dans votre lettre que nous avons reçue le 28 octobre 2011. Nous allons rapporter votre situation aux divers départements intéressés du Gouvernement Congolais, espérons votre consentement.

我们于 2011 年 10 月 28 日收到你们的来信后, 对信件反映的情况非常重视。我们将及时把你们的情况向刚果政府各有关部门反映, 望同意。

Nous vous prions d'agréer l'expression de notre considération.
顺致敬意。

Le Directeur Général
Zhu. Boding

Kinshasa et au ministère d'urbanisme et habitat. En date du 10 juin 2010 à la présidence de la république, et en date du 14 Décembre 2010 et en date du 23 février 2011 à l'agence congolaise de grands travaux.

Et en date du 29 Décembre 2010 au ministère de l'I.T.P.R et en date du 07 mars 2011 à GREC (Groupe des Entreprises chinoises). Etant donné que nous traversons la période fatidique des élections présidentielles et législatives ; pour éviter que la majorité des sinistrés ne soient pas manipuler, par un contre courant de qui que ce soit, souhaitons que ceux-là soient rétablis dans leurs droits comme le prévoit la loi dans son article 34. Surtout que nous sommes détenteurs de titres de propriété légalement délivrée par le conservateur des titres immobiliers.

Nous recourons auprès de votre autorité pour que nos doléances soient portées à la hiérarchie supérieure et nous comptons sur votre esprit d'équité d'un homme d'état et pour une réponse favorable.

Veillez agréer, Monsieur le Vice-premier ministre, l'expression de notre haute considération et patriotique.

Les sinistrés de l'avenue Tourisme

Délégué Francis KADIMA KATSHUNGA

0998287834

0896535697 et

Madeleine SONGO KOTOLO

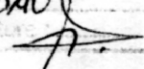
0816571122

0999952620

Annexe 7

Syndic des sinistrés
de l'avenue tourisme
Kinshasa/Ngaliema

Kinshasa, le 28/06/2012

| | |
|-------------|---|
| ACGT | |
| Date : | 13 JUIN 2012 |
| Heure : | 11 h 00' |
| N° : | 1540 |
| Signature : |  |

Objet : Rappel sur l'indemnisation
des habitations détruites

A Monsieur le DG de l'agence
Congolaise des Grands travaux
à Kinshasa/Gombe

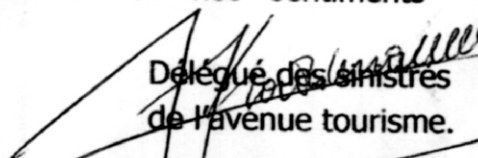
Monsieur le DG,

Nous, propriétaires des maisons situées sur l'avenue tourisme dans le quartier kinsuka – pêcheurs de la commune de NGALIEMA, vous adressons la présente en titre de rappel sur la dernière pétition du 07 novembre 2011, N°2936, nous voulons simplement être rétablis dans nos droits après avoir été victime d'une démolition injuste et sans avoir été avertis.

Le pouvoir public à expressément exécuté la démolition sur nos habitations et à omis de nous informer et nous indemniser avant le début de travaux sur la route tourisme. Tandis que d'autres sites tels que : SELEMBAO, MACAMPAGNE vers palais de marbre, BINZA Delvaux et l'avenue de l'école à NGALIEMA ont été reconstruit et indemniser. Et bientôt les sites : KOWETT, IEM et Fonames toucheront leurs indemnisations.

Comptant sur votre savoir faire, nous vous prions de jeter un coup d'œil à nos préoccupations. La descente et les vérifications de nos habitations par vos services confirmeront ce que nous avons énumérer ci – dessous.

Dans l'espoir que vous voudrez bien accorder toute votre bienveillance, à notre demande, nous vous prions d'agréer, monsieur le DG, l'expression de nos sentiments patriotiques.


Délégué des sinistrés
de l'avenue tourisme.

FRANCIS KADIMA KATSHUNGA

LA LISTE DES HABITANTS DE L'AVENUE
TOURISME DONT LES MAISONS ONT ETE
DEMOLIES PAR L'ENTREPRISE CHINOISE (GREC-8)

s'agit de:

- 1) Madame MBOKO BAKALANDIWA Julie Tourisme N°1 bis
- 2) MWIDO FREDJ MICHAEL Tourisme N°4 bis
- 3) Pierre - VERHAEGHE A. Tourisme N°4
- 4) Papa - LOHATA A. Tourisme N°5 OK
- 5) Mr LEON LUKONG A. Tourisme N°10 bis P. O FANE WA FANE - BENJAMIN
- 6) Mr MANANGA - MUNGANGA A. Tourisme N°14
- 7) Mr MWANDA - KIDIMBA Tourisme N°9 bis
- 8) Mr Jean Pierre KAPAZAMI ABOI Tourisme N°8 P. O Marie
- 9) Mr LUMBADI - LOWEMBO A. Tourisme N°11
- 10) MAMAN LOKOHOU - MYALU A. Tourisme N°3
- 11) Mr LUKULUNGA - AMISI PASCAL A. Tourisme N°12
- 12) Mr ALPHONSE LONGOMO - LOSHIMA P. O. BOURGEOIS
- 13) Maman MADELINE NSONGO - KOTOLC Tourisme N°18
- 14) Mr DONATI BANATI-MANENGA Tourisme N°19
- 15) Mr UNWUKHE - KAMOTI - HASHILE Andrei Tourisme N°20
- 16) Mr OLENGA (BAR-TARMAC) Tourisme N°20 bis
- 17) HENRI - MUYOMBO - KADIMA Tourisme N°21
- 18) Mr HOMER NGANA - KOMBE Tourisme N°22 bis

- 19) FRANCIS KADIMA - KATSHUNGA AV. TOURISME N°22
P.O. Mr KALENDA - KITAMBWE
- 20) Mr MAUNGU AV. TOURISME N°21 bis
- 21) Christophe MIZUNGU AV. TOURISME N°24 P.O. BOSCO
- 22) Mr TSHIBANGU SABUA AV. TOURISME N°24 bis P.O. Francis
- 23) MAKOKO - NSAKALA, TOURISME N°26
- 24) LUMPUKU - MAVUMBA, TOURISME N°28
- 25) Jean Pierre MHOUMBI - TOURISME N°30
BOSINA
- 26) MUSHAGALUSA - MUGABO, TOURISME N°43
- 27) KAPINGA - BATUMUKA, AV. TOURISME 38
- 28) KAPITA - DABOKO, TOURISME N°51
- 29) MAGGY - AFRMATO, TOURISME N°20
- 30) KAMUKU - AJUMA, TOURISME N°5 bis
- 31) Mr ANTOINE - MBSO, MOWANGO N°1 (TOURISME) O.K.
- 32) MPOYI - MUTEBWA, MOWANGO N°2 (TOURISME) O.K.
- 33) SERGE SEJA - LUBEMBO, AV. MUKULUNGU N°2 (TOURISME) O.K.
- 34) Mr DONAT, AV. SHULUNGU (TOURISME) N°2 O.K.
- 35) CHERUGA BAHIZI, AV. SHULUNGU (TOURISME) N°1 O.K.
- 36) Madame NATHALIE, AV. MIANAA (TOURISME) N°2 P.O. Francis
- 37) KANZA - MAZEKELI, AV. C.P.A (TOURISME) N°10 P.O. Francis
- 38) WAMESO - SIMON, AV. MABANGA (TOURISME) N°1 O.K.

- 39) BULUNDU - MGBAZA, AV. C.P.A (Tourisme) N°12 ~~Handwritten signature~~
P.O. Box
- 40) ESSIBA - W'ISSANGAMINO, AV. BOENDE (Tourisme) N°1 O.K.
- 41) Madame ROSALIE, AV. ZONGO (Tourisme) N°1 O.K.
- 42) Mr KIBAMBE-KIONDAMA PAULIN, AV. C.P.A (Tourisme) 14 ~~Handwritten signature~~
- 43) BUDGE bwa Maniya GREGOIRE, AV. KABINDA (Tourisme) N°280
- 44) TSHONDE - MASUANGI LEON, AV. LISALA (Tourisme) N°16 O.K.
- 45) EJIBA-MUKILE, AV. MBELE (Tourisme) N°2 ~~Handwritten signature~~
P.O. Box
- 46) NSANKETE-KUMINGAMA, AV. MBELE (Tourisme) N°1

~~Handwritten signature~~
P.O. Box

Par Délégué Francis KADIMA-KATSHU

~~Handwritten signature~~

Présentation de l'ASADHO

Nous sommes une organisation apolitique de promotion et défense des droits de l'Homme créée le 10 janvier 1991 à Kinshasa par un groupe de juristes, médecins et journalistes sous la dénomination de l'Association Zaïroise de Défense des Droits de l'Homme, en sigle AZADHO. A la suite du changement du nom du pays de Zaïre en République Démocratique du Congo en 1997, l'AZADHO se muera en Association Africaine de Défense des Droits de l'Homme, ASADHO en sigle. En 1998, à la suite de la mesure gouvernementale de bannissement de l'ASADHO sur toute l'étendue de la république, elle travaillera dans la clandestinité pendant deux ans et cinq mois. Elle est animée par un Comité exécutif, au niveau national, composé de la manière suivante :

1. Président National : Jean Claude KATENDE
2. Vice -Présidente Nationale : DORA ZAKI
3. Directeur chargé de renforcement des capacités : Benjamin LUKAMBA
4. Directeur chargé de la protection des victimes des enquêtes : Jean KEBA
5. Directrice chargée des femmes, enfants et autres personnes vulnérables : Josépha PUMBULU ;
6. Directrice de Publication : Felly DIENGO
7. Directeur des contrôles financiers : Jean Claude MUKUNA
8. Directeur chargé de suivi des institutions publiques : Patrick NSASA

MANDAT

- ✍ L'ASADHO a pour mandat la promotion et la protection des Droits Humains. **Le travail de promotion consiste en :**
- ✍ La vulgarisation des normes internationales relatives aux Droits humains et Droit humanitaire.
 - ✍ La formation des citoyens (population, leaders d'opinion, journalistes, défenseurs des droits de l'homme, syndicalistes, étudiants...) aux droits de l'Homme, à la démocratie et à la bonne gouvernance.
 - ✍ La tenue d'une bibliothèque pour faciliter la recherche en Droits de l'Homme aux élèves, étudiants, enseignants, professeurs d'université, chercheurs indépendants, fonctionnaires et animateurs de la société civile.

Le travail de protection consiste en :

- ✍ Monitoring sur les violations des Droits de l'Homme (enquêtes sur les allégations des Droits de l'Homme...).
- ✍ La dénonciation systématique desdites violations par la publication des communiqués de presse, lettres ouvertes périodiques et rapports.
- ✍ L'assistance juridique et judiciaire gratuite des victimes des droits humains.

Le travail en réseaux

Au niveau national, l'ASADHO est membre de plateformes suivantes:

- ✍ Comité Droits de l'Homme Maintenant.
- ✍ RENADHOC (Réseau national des ONG de défense des Droits de l'Homme de la RDC).
- ✍ GADERES (Groupe d'Actions pour la Démobilisation et la Réinsertion des Enfants Soldats).
- ✍ RRN (Réseau Ressources Naturelles).
- ✍ PCQVP (Coalition nationale Publiez Ce Que Vous Payez).
- ✍ ITIE (Initiative de Transparence dans la gestion des revenus des Industries Extractives).
- ✍ SAC (Sida Actions Croisées).
- ✍ WOPPA (Women Partners for Peace in Africa).
- ✍ RAF (Réseau Action Femme).
- ✍ Coalition nationale pour la Cour Pénale Internationale.
- ✍ Causes Communes.

Au niveau international, l'ASADHO est affiliée à :

- ✍ La Coalition des ONG pour la Cour Pénale Internationale (CICC, New York) ;
- ✍ La Commission International des Juristes (CIJ, Genève) ;
- ✍ L'Organisation Mondiale contre la Torture (OMCT, Genève) ;
- ✍ La Fédération Internationale des Ligues et associations des Droits Humains (FIDH, Paris) ;
- ✍ L'Union Interafricaine des Droits de l'Homme (UIDH, Ouagadougou).

L'ASADHO est dotée du Statut d'observateur à la Commission Africaine des Droits de l'Homme et des peuples (Banjul, Gambie).