



**REPONSE DE A LA QUESTION ECRITE**

**DE L'HONORABLE**

**Crispin MBINDOLE MITONGI**

(Transmise en date du 27 mai 2014 par la lettre n° ROC/AN/CP/AM/JPL/MRT/05/772/2014 du  
Président de l'Assemblée Nationale)

**Juin 2014**

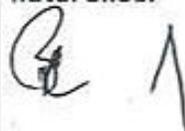
## 1. INTRODUCTION

Le contrat d'études et de travaux d'asphaltage de la traversée de Butembo sur la route nationale numéro 2 est un projet inscrit dans le cadre de l'exécution du Programme Sino-Congolais. Il a été signé à Kinshasa, le 08 mai 2010 entre le Gouvernement de la République Démocratique du Congo, agissant par l'Agence Congolaise des Grands Travaux « ACGT », en sa qualité de Maître d'Ouvrage Délégué et l'Entreprise chinoise SINOHYDRO CORPORATION Limited, pour un délai d'exécution de 15 mois, datant du paiement de l'avance de démarrage, lequel n'a jamais été libéré.

Initialement prévu pour un linéaire total de 15 km prenant en charge la traversée de Butembo sur 12 km en 1 x 2 voies, avec deux accotements revêtus en béton bitumineux et une voirie parallèle sur 3 km, le projet a connu, avant le démarrage des travaux, une requalification suite à l'élargissement de son emprise, réclamé par la population de Butembo, atteignant 22 m de largeur sur un linéaire de 7,80 km.

Au regard de cette nouvelle configuration, un projet d'exécution prenant en charge l'extension de la plateforme aux fins de tenir un niveau de service équivalent à une chaussée revêtue large de 22 m sur un linéaire de 7,8 km en 2 x 2 voies pour un coût global de **USD 33.385.673,16** (dollars américains trente trois millions trois cent quatre vingt cinq mille six cent septante trois, seize centimes) a été retenu en octobre 2010.

Pour mémoire, face à une difficulté réelle de mobilisation des capitaux nécessaires pour financer les infrastructures de base afin de garantir son développement, et consciente de la nécessité de disposer des infrastructures de base opérationnelles pour soutenir un développement véritable, le gouvernement avait mis en œuvre le concept infrastructures contre ressources naturelles.



Aussi, avait-t-il conclu en avril 2008, avec des partenaires chinois, une convention de collaboration communément appelée «contrat chinois» ou «programme sino-congolais ».

Dans ladite convention, les infrastructures de base (routes, voiries urbaines, aéroports, chemins de fer, écoles, hôpitaux, etc.) devraient être construites sur base d'un financement provenant d'une exploitation commune des ressources minières de la RDC via une société en joint-venture, la Sino-Congolaise des Mines, SICOMINES en sigle.

Le contrat, pour une enveloppe globale initiale de USD 9 milliards, a été revu à 6 milliards dont 3 pour la construction des dites infrastructures et 3 autres pour le financement du projet minier.

A cet effet, plusieurs projets d'infrastructures de base ont été programmés dans ce volet dont le projet d'asphaltage de la traversée de Butembo sur la route nationale numéro 2.

## 2. PROBLEMATIQUE

Face à l'indisponibilité du financement consécutif au contrat susmentionné, l'entreprise Sinohydro14 a démarré, en 2010, les travaux en préfinancement jusqu'à atteindre une exécution physique de 57% soit :

- 1) Installation de chantier : 100%,
- 2) Terrassements : 100%
- 3) Construction de la chaussée jusqu'à la couche de fondation : 6%
- 4) Assainissement : 69%
- 5) Pont KIMEMI : 97%

Ces travaux représentent un montant de **USD 19 029 833** préfinancés par l'entreprise. Considéré comme quasiment terminé, le pont KIMEMI a fait l'objet de tests de chargement par l'Office des Routes en 2011 et a été mis en service à cet effet.

Cependant, en novembre 2011, l'Entrepreneur s'est vu dans l'obligation de suspendre momentanément son préfinancement, dans la mesure où aucun indicateur précis ne présageait de la disponibilité du financement de ce projet.

Cette situation étant vécue sur l'ensemble des projets concernés par le programme sino-congolais, le gouvernement décidera de reprendre le financement de certains projets sur le Trésor Public.

Cependant, compte tenu de l'importance de la hauteur dudit financement, il était difficile de répercuter l'entièreté des projets sur le Trésor Public. Il a donc fallu opérer des choix définissant les priorités.

Dans le cadre du suivi de l'exécution du projet et suite à l'arrêt des travaux par l'entrepreneur, le ministère avait procédé à :

- 1) l'établissement d'un état des lieux à date du projet ;
- 2) l'évaluation de la situation des matériaux et équipements ;
- 3) la proposition d'entamer des travaux de sauvegarde.

L'évaluation des travaux de sauvegarde avait arrêté un montant de **USD 5.820.749,12** pour assurer notamment :

- a) la reprise partielle de la couche de fondation en place ;
- b) l'exécution totale de la couche de base ;
- c) l'achèvement des travaux indispensables d'assainissement ; et

- d) la mise en place d'un revêtement en enduit superficiel monocouche double gravillonnage, chargée de protéger la couche de base contre les intempéries et agression du trafic avant la mise en place du revêtement en béton bitumineux prévu dans le contrat de base.

Malheureusement, les ressources du trésor Public allouées aux travaux des voiries à caractère national ont été non seulement très faibles du fait de la modicité des ressources en général mais ont aussi été fort sollicitées par la prise en charge de certains projets en cours d'exécution susceptibles soit de perturber l'organisation des rendez-vous à caractère international, soit les projets financés par les Partenaires techniques et Financiers dont notamment :

- les travaux de modernisation des trois lots du boulevard Lumumba à Kinshasa, allant de la commune de Limete à l'aéroport international de N'djili, par suite des contraintes liées notamment à l'organisation du XIV<sup>ème</sup> Sommet de la Francophonie en octobre 2012 et à la nécessité d'assurer la fluidité sur cet important axe ;
- les indemnités liées aux expropriations pour la modernisation de certaines voiries structurantes et des routes transfrontalières dans les provinces du Nord-Kivu et du Sud-Kivu, du fait des engagements pris avec l'Union européenne.

Dans cette perspective, la réalisation du projet du boulevard LUMUMBA devait dépasser son étape critique vers fin 2013 et le Trésor Public allait, à cet effet, prendre en charge les travaux de la traversée de BUTEMBO, au cas où la reprise du financement dans le cadre du programme sino congolais n'intervenait pas dans l'entretemps.

Les difficultés réelles de trésorerie de la République ont conduit à une situation telle que les trois lots du boulevard LUMUMBA sont encore en cours d'exécution, ce qui n'a pas encore permis la prise en charge d'autres projets parmi lesquels celui de la traversée de Butembo.

Les progrès viennent d'être réalisés dans le cadre du programme sino-congolais, à savoir :

- La mise en œuvre des installations de production minière de la SICOMINES à partir d'avril 2013 ;
- L'adoption au mois d'avril 2014 par le Conseil d'Administration de la SICOMINES du budget d'investissements des projets d'infrastructures pour la période de juillet 2014 à juin 2018. Ce budget prévoit pour l'exercice 2014 un financement à concurrence de **USD 11 millions** pour les travaux de la route nationale n°2, traversée de BUTEMBO ;
- La promulgation de la loi n°13/005 du 11 février 2014 portant régime fiscal, douanier, parafiscal, des recettes non fiscales et de change applicables aux conventions de collaboration et aux projets de coopération.

Au mois de mai 2014, l'entreprise Sinohydro14 a transmis l'inventaire des matériels et du personnel à mobiliser en vue de la reprise effective des travaux dès la disponibilité des financements annoncés pour juillet 2014.

Avec les conditions de reprise des activités à réunir tel que explicité ci-haut, l'Entreprise bénéficiera d'un délai de quinze mois pour l'achèvement des travaux, étant donné le temps requis pour la remobilisation du chantier.

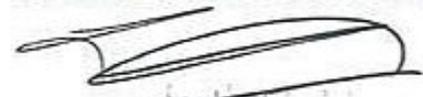
### 3. CONCLUSION

Comme cela ressort de la problématique ci-haut exposée, l'arrêt des travaux de la traversée de Butembo sur la route nationale numéro 2 était dû au manque des ressources financières.

La perspective du relèvement, en 2014, du volet minier du programme sino-congolais, nécessaire pour garantir le remboursement des financements consentis dans l'ensemble, augure la relance des projets jusque-là en veilleuse, parmi lesquels celui de la traversée de Butembo.

Fait à Kinshasa, le 07 juin 2014

**Fridolin KASWESHI MUSOKA**



Ministre

*Annexe : Crédits budgétaires prévus en 2012, 2013 et 2014 en investissement pour compte de l'Office des Voiries et Drainage*