

Centre de Recherche d'Étude Évaluative de l'Université de Kinshasa (CREEUK)



RAPPORT

D'ÉVALUATION

Évaluation à mi-parcours du projet Rocade Sud-Ouest et Sud-Est de Kinshasa

Perceptions des parties prenantes et points de vigilance technique, financière et sociale



Kinshasa, août 2026

Equipe d'Évaluation :

Sous la direction du Professeur Joel Lisenga Bolila/Directeur du centre

Equipe de chercheurs- évaluateurs :

Michel Kifinda, Mamitsho Mazono Wasama, Yvette Muhigirwa Cito, Jean-Pierre Kalala, Professeur Henri-Bonard Bamfumu, Samuel Batumike, Professeur Clautilde Tende, Bienfait Kasenga, Ruffin Mbongo, Deborah Mujinga, Magloire Habari, Laurent Matondo.

Mise en forme et photo de couverture

Centre de Recherche d'Étude Évaluative de l'Université de Kinshasa /Université de Kinshasa

Lieu et date de rédaction

Kinshasa, le 3 septembre 2026

Sommaire

Sommaire.....	ii
Acronymes et abréviations	iii
Liste des tableaux et des figures	iv
Tableaux.....	iv
Figures.....	iv
Résumé exécutif	v
Introduction	1
Chapitre I. Contexte, objet et financement du projet.....	2
1.1. Le partenariat sino-congolais et l'origine du financement	2
1.2. Pertinence du projet au regard de la crise de mobilité urbaine	2
1.3. Présentation physique de l'infrastructure.....	3
1.4. Financement du projet	4
Chapitre II. Méthodologie	5
2.1. Type et objectifs de l'évaluation.....	5
2.2. Logique d'intervention et théorie du changement de la Rocade.....	5
2.3. Échantillonnage raisonné combiné à la technique de la boule de neige	6
2.4. Guide d'entretien et axes thématiques	7
2.5. Saturation thématique.....	7
2.6. Anonymisation et protocole d'éthique.....	8
2.7. Analyse des données	8
2.8. Sources des données et limites méthodologiques.....	9
Chapitre III. Résultats de l'évaluation.....	10
3.1. Pertinence	10
3.2. Cohérence.....	10
3.3. Efficacité de la mise en œuvre	11
3.3.1. Avancement physique des travaux.....	11
3.3.2. Gouvernance technique et contrôle qualité.....	12
3.4. Efficience financière.....	13
3.5. Durabilité de l'ouvrage	14
3.6. Effets socio-économiques indirects et emploi local	16
3.7. Mobilité, sécurité routière et usages.....	17
Chapitre IV. Sauvegardes environnementales et sociales	18
4.1. Processus d'expropriation et d'indemnisation.....	18
4.2. Mécanisme de gestion des plaintes	19
4.3. Impacts socioenvironnementaux	20

4.4. Sécurité et conditions de travail des ouvriers	21
Chapitre V. Discussion et mise en perspective.....	23
5.1. Convergences entre perceptions citoyennes et constats techniques	23
5.2. Mise en perspective au regard du Cadre Environnemental et Social	23
5.3. Leçons pour la gouvernance des grands projets d'infrastructure en République Démocratique du Congo	23
Chapitre VI. Conclusions et recommandations	25
6.1. Conclusions par critère d'évaluation	25
6.2. Recommandations	25
Recommandations à court terme, de trois à douze mois.....	25
Recommandations à moyen terme, d'un à cinq ans	25
Recommandations stratégiques, de cinq à vingt ans.....	26
Références	27
1. Ouvrages et travaux scientifiques.....	27
2. Référentiels méthodologiques	27
3. Normes environnementales et sociales internationales.....	27
4. Textes juridiques de la République démocratique du Congo	27
5. Documents de politique publique	28
6. Documents institutionnels relatifs à la Rocade.....	28
Annexes	29
Annexe A. Liste anonymisée des sources mobilisées.....	29
Annexe B. Repères de coûts kilométriques cités dans le rapport	29
Annexe C. Matrice d'évaluation adaptée – Projet de Rocade de Kinshasa	30

Acronymes et abréviations

ACGT	Agence Congolaise des Grands Travaux
CCTP	Cahier des Clauses Techniques Particulières
CBR	California Bearing Ratio
CREEUK	Centre de Recherche d'Étude Évaluative de l'Université de Kinshasa
ESF	Cadre Environnemental et Social de la Banque mondiale
FNC	Fiche de Non-Conformité
HSSE	Hygiène, Santé, Sécurité et Environnement
IFC	Société Financière Internationale
MDC	Mission de Contrôle
MITP	Ministère des Infrastructures et Travaux Publics
OCDE-CAD	Comité d'Aide au Développement de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques
OVD	Office des Voiries et Drainage
PAP	Personne ou Personnes Affectées par le Projet
PAQ	Plan d'Assurance Qualité
PAR	Plan d'Action de Réinstallation
PDTK	Plan Directeur des Transports Urbains de Kinshasa
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
RN1	Route Nationale numéro 1
SNEL et REGIDESO	Désignent respectivement la Société Nationale d'Électricité et la Régie de Distribution d'Eau
UNIKIN	Université de Kinshasa

Liste des tableaux et des figures

Tableaux

Tableau 1. Répartition des sources par catégorie d'acteur et tronçon couvert.

Tableau 2. Livre de codes thématiques appliqué à l'analyse.

Tableau 3. Matrice de présence thématique par catégorie d'acteur.

Tableau 4. Repères de coûts kilométriques cités dans le rapport.

Tableau 5. Liste anonymisée des sources mobilisées, en annexe.

Figures

Figure 1. Répartition des vingt-cinq sources mobilisées par catégorie d'acteur.

Figure 2. Avancement physique estimé par tronçon.

Figure 3. Répartition des citations du rapport par niveau de preuve.

Figure 4. Comparaison du coût kilométrique calculé, de l'estimation de terrain et des repères régionaux

Résumé exécutif

Le Centre de Recherche d'Étude Évaluative de l'Université de Kinshasa (CREEUK) a conduit, sur fonds propres, une évaluation à mi-parcours du projet de construction de la Rocade Sud-Ouest et Sud-Est de Kinshasa, infrastructure de soixante-treize kilomètres reliant Mbudi à l'aéroport de Ndjili. Compte tenu de l'accès partiel aux documents contractuels officiels du projet, l'évaluation opte pour une posture méthodologique globalement axée sur l'empirisme des faits. Cette dernière présente un diagnostic à mi-parcours combinant inspection de terrain, entretiens semi-directifs stratifiés et revue documentaire partielle, plutôt qu'un audit technique ou financier exhaustif.

La collecte a mobilisé vingt-cinq sources exploitables, dont dix-neuf verbatims d'entretiens semi-directifs enregistrés puis transcrits, ainsi que six enregistrements audio complémentaires recueillis par voie journalistique et transcrits au moyen du logiciel TurboScribe. Quatre autres enregistrements audios, dont la qualité sonore s'est révélée insuffisante, ont par ailleurs été écartés de l'analyse. L'échantillonnage a combiné une approche raisonnée, portant sur la sélection initiale des catégories d'acteurs clés du projet, et l'échantillon boule de neige, chaque informateur ayant orienté l'équipe vers d'autres sources et acteurs pertinents.

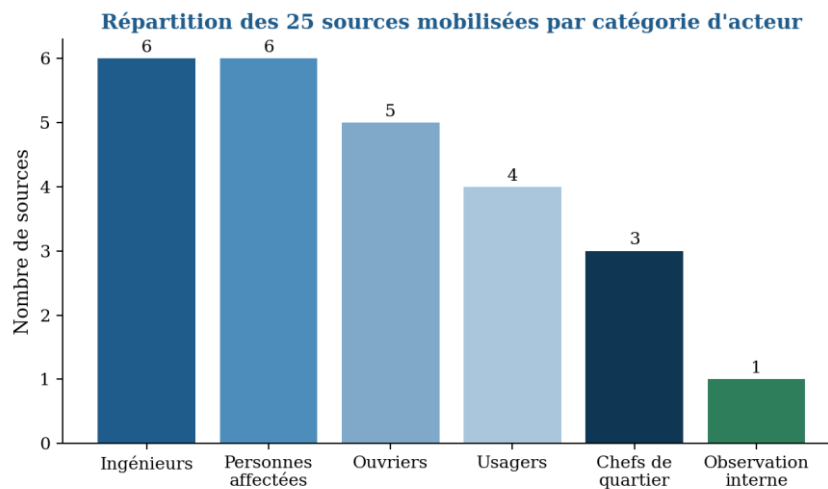


Figure 1. Répartition des vingt-cinq sources mobilisées par catégorie d'acteur.

Le projet ROCAD répond à un besoin socio-économique réel, notamment celui d'assurer le désenclavement et la fluidification du trafic dans la ville province de Kinshasa et sa périphérie. A ce stade, son l'avancement physique global est estimé par deux sources indépendantes à environ cinquante à cinquante-cinq pour cent (55%), avec de fortes disparités entre tronçons. Sur le plan de la qualité technique, les avis des ingénieurs indépendants convergent pour signaler notamment un sous-dimensionnement du réseau de drainage ainsi qu'une couche moindre d'asphalte jugée

incapable de supporter un trafic intense des poids-lourds. Ils reconnaissent toutefois la qualité et la robustesse des ouvrages d'art jeté sur les différentes rivières. Un constat corroboré par la Mission de Contrôle elle-même à travers des fiches de non-conformité répétées. Sur le plan social, les personnes affectées interrogées font toutes état d'un processus d'indemnisation jugé insuffisant, tardif ou peu transparent, tandis que plusieurs ouvriers rapportent des conditions de travail et de sécurité préoccupantes, parmi lesquelles une allégation grave et non corroborée qui appelle une vérification institutionnelle indépendante.

Le rapport recommande, en priorité, l'engagement d'une demande formelle d'accès à l'information auprès de l'Agence Congolaise des Grands Travaux, du ministère des Infrastructures et Travaux Publics et de la Mission de Contrôle. Il préconise également le redimensionnement du réseau d'assainissement avant la saison des pluies, le renforcement du mécanisme de gestion des plaintes destiné aux personnes affectées, ainsi qu'une vérification indépendante des conditions de travail et de sécurité sur les tronçons en cours d'exécution.

Introduction

Le Centre de Recherche d'Étude Évaluative de l'Université de Kinshasa (CREEUK) a engagé cette évaluation dans le cadre de son mandat d'évaluation indépendante des grands projets d'infrastructures publiques en République Démocratique du Congo. La Rocade Sud-Ouest et Sud-Est de Kinshasa, financée dans le cadre du partenariat sino-congolais, constitue en effet un projet structurant pour la mobilité métropolitaine, dont les effets attendus dépassent le cadre strictement technique pour toucher aux dynamiques socio-économiques de la capitale¹.

Conformément aux orientations retenues à l'issue de la phase de diagnostic préliminaire, ce rapport se positionne explicitement comme une évaluation à mi-parcours. Il combine à ce titre observation de terrain, entretiens semi-directifs stratifiés et revue documentaire partielle². Ce choix méthodologique protège néanmoins la crédibilité scientifique du travail. Il ne constitue pas un audit technique, financier ou de conformité contractuelle au sens plein. En effet, chaque constat y est assorti d'une indication de niveau de preuve, permettant au lecteur institutionnel de distinguer ce qui est solidement établi de ce qui demeure à confirmer par un accès documentaire ultérieur.

Le présent rapport est subdivisé en six chapitres. Le premier chapitre restitue le contexte institutionnel, technique et financier du projet. Le second expose l'approche méthodologique utilisée ~~retenue~~. Le troisième chapitre présente les résultats de l'évaluation, organisés selon les cinq critères du Comité d'Aide au Développement de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques. Le quatrième chapitre approfondit les questions de sauvegarde environnementale et sociale. Le cinquième chapitre propose une mise en perspective des constats au regard des standards internationaux applicables. Le sixième chapitre, enfin, présente les conclusions et les recommandations opérationnelles issues de l'exercice.

¹ <https://mokengeli-plateforme.org/mokengeli/index.php/evaluer-des-projets-mokengeli/208-projet-de-construction-des-rocales-sud-est-et-sud-ouest-de-kinshasa>

² Campenhoudt, Luc van, et al. *Manuel de recherche en sciences sociales*. 6e édition, Dunod, 2017.

Chapitre I. Contexte, objet et financement du projet

1.1. Le partenariat sino-congolais et l'origine du financement

La Rocade Sud-Ouest et Sud-Est de Kinshasa n'est pas un projet isolé. Son existence est indissociable de l'accord conclu entre la République Démocratique du Congo et un consortium d'entreprises chinoises dans le cadre du programme dit infrastructures contre minerais³. Cet accord, signé en deux mille huit pour un montant de neuf milliards de dollars, constitue l'exemple le plus emblématique de ce modèle de partenariat en Afrique. Sur ce montant, six milliards de dollars étaient destinés au financement d'infrastructures publiques, notamment des routes, des hôpitaux, des écoles ainsi que le barrage hydroélectrique de Busanga, en contrepartie de droits d'exploitation sur les gisements de cuivre et de cobalt de la province du Lualaba, dans la ville de Kolwezi⁴.

À la suite de la passation de pouvoir politique intervenue en deux mille dix-neuf, le contrat a fait l'objet d'une renégociation majeure en deux mille vingt-quatre. Celle-ci a porté les engagements en matière d'infrastructures de trois milliards à près de soixante-dix milliards de dollars, traduisant une volonté de rééquilibrer les termes du partenariat. Plusieurs facteurs expliquent cette révision. L'adoption du Code minier de deux mille dix-huit⁵ a en effet introduit de nouvelles obligations en matière de redevances minières et de prise en compte des communautés locales⁶. Par ailleurs, la montée en importance des minerais stratégiques sur le marché mondial a renforcé la position de négociation congolaise. De nombreux rapports de la société civile ont enfin mis en évidence des zones d'ombre dans le contrat initial, alimentant un débat public sur la nécessité d'en revoir les termes. La rocade Sud-Est et Sud-Ouest de Kinshasa, ainsi que la Route Nationale numéro un et la route Kalamba-Mbuji, font partie des projets phares retenus à l'issue de cette renégociation, sanctionnée par la signature de l'avenant numéro cinq⁷.

1.2. Pertinence du projet au regard de la crise de mobilité urbaine

³ Maryisse, S., & Geenen, S. (2009). *Le « contrat du siècle » entre la RDC et la Chine : opportunité ou menace pour l'avenir ?* L'Afrique des Grands Lacs : Annuaire 2008-2009, 115-139. L'Harmattan.

⁴ République Démocratique du Congo & Groupement d'Entreprises Chinoises. (2008). *Convention de Collaboration relative au développement d'un projet minier et d'un projet d'infrastructures en République Démocratique du Congo (du 22 avril 2008)*. Ministère des Mines & Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction, Kinshasa.

⁵ République Démocratique du Congo. (2018). *Loi n° 18/001 du 09 mars 2018 modifiant et complétant la Loi n° 007/2002 du 11 juillet 2002 portant Code minier*. Journal Officiel de la République Démocratique du Congo, 59^e année, numéro spécial.

⁶ Maltoz, Marie. *La réforme du secteur minier en République démocratique du Congo : enjeux de gouvernance et perspectives de reconstruction*, January 2009, Afrique Contemporaine n° 227(3):53-80, DOI: [10.3917/afco.227.0053](https://doi.org/10.3917/afco.227.0053)

⁷ Ben Radley, *Disrupted development in the Congo*, November 2023, DOI: [10.1093/oso/9780192849052.003.0001](https://doi.org/10.1093/oso/9780192849052.003.0001), In book: *Disrupted Development in the Congo*, License, [CC BY-NC-ND 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

Kinshasa fait face à une crise systémique et chronique de sa mobilité urbaine, matérialisée par une saturation structurelle de ses artères radiales historiques et un enclavement prononcé de ses extensions périphériques⁸. La ville est aujourd'hui une mégapole dont la population est estimée à environ dix-sept millions et sept cent mille habitants, alimentée par un taux de croissance urbaine annuel de l'ordre de cinq à sept pour cent. À l'horizon deux mille trente, les projections retenues par le Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa anticipent une population franchissant le cap des vingt millions d'habitants⁹.

Le projet de rocade se positionne dès lors comme une intervention macro-infrastructurelle destinée à doter la capitale d'une voie de contournement périphérique capable de délester le réseau viaire central. Cette orientation doit également être appréciée au regard des priorités nationales de développement, notamment celles relatives aux infrastructures, à l'aménagement du territoire, à la mobilité et au développement urbain, telles qu'elles sont définies dans le Plan national stratégique de développement 2024–2028.¹⁰

Il s'insère par ailleurs dans la dynamique du corridor logistique ouest de la République Démocratique du Congo, qui relie la façade maritime du Kongo Central à l'arrière-pays, en déviant le trafic de marchandises lourdes avant son entrée dans le noyau urbain congestionné. Pour appuyer cette planification, le ministère des Infrastructures et Travaux Publics s'appuie sur le cadre institutionnel du Projet de Renforcement des Capacités pour la Mise en Œuvre du Plan Directeur des Transports Urbains, mené en partenariat avec l'Agence Japonaise de Coopération Internationale, la JICA.

1.3. Présentation physique de l'infrastructure

L'infrastructure développe un linéaire global de soixante-treize kilomètres (73 km), structuré pour ceinturer la ville-province de Kinshasa depuis sa zone ouest jusqu'à sa façade est. Le tracé traverse des tissus urbains aux caractéristiques hétérogènes, regroupés en trois grandes sections. La section ouest, entre Mbudi et Kimwenza, correspond à une zone de collines et de fortes pentes, exposée aux risques de glissement de terrain et d'érosion régressive. La section centre-sud, entre Kimwenza et Ndjili Brasserie, traverse des espaces semi-ruraux en voie d'urbanisation rapide, impliquant d'importantes problématiques d'expropriation. La section est, entre Ndjili Brasserie et l'aéroport de

⁸ Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) & Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction (ITPR). (2014). *Étude sur le Plan Directeur des Transports Urbains dans la Ville de Kinshasa en République Démocratique du Congo (SOSAK)*. Rapport final, Kinshasa.

⁹ JICA, *L'Étude sur le plan de reconstruction urbaine de la Ville de Kinshasa en République Démocratique du Congo*, Rapport final (Résumé) Août 2008

¹⁰ République démocratique du Congo, Ministère du Plan, 2024.

Ndjili, se situe enfin dans la plaine alluviale, caractérisée par des sols meubles à faible capacité portante et soumise à des risques d'inondation lors des crues saisonnières.

Sur le plan technique, la rocade est conçue selon un profil en travers de type deux fois deux voies, destiné à supporter des classes de trafic lourd correspondant aux indices T3, T4 ou T5, soit plus de trois mille véhicules lourds par jour. La structure de la chaussée prévue comprend une couche de forme en matériaux sélectionnés, une couche de fondation en grave concassée, une couche de base résistant aux efforts de cisaillement, ainsi qu'une couche de roulement en béton bitumineux. Le tracé doit par ailleurs franchir plusieurs cours d'eau exutoires majeurs, notamment les rivières Lukaya, Ndjili, et N'sele, ce qui impose la construction de nombreux ouvrages d'art et de structures d'assainissement dimensionnées pour faire face à l'intensité des précipitations tropicales de Kinshasa.

1.4. Financement du projet

Le coût global du chantier est estimé à trois cent quatre-vingt-quinze millions neuf cent trente-huit mille cent quatre dollars américains (395 938 104 USD), entièrement pris en charge par la Sico mines. À ce montant s'ajoutent dix-neuf millions cinq cent mille dollars (19 500 000 USD) destinés à l'indemnisation des populations riveraines affectées par les expropriations. Depuis deux mille vingt-quatre, le budget de l'État retient en outre une contrepartie sur ressources extérieures d'un montant de vingt milliards de francs congolais pour les deux rocades, illustrant la nature hybride des mécanismes de financement des infrastructures en République Démocratique du Congo, où les projets extrabudgétaires coexistent avec les instruments formels de la budgétisation publique.

Un informateur de terrain proche de la maîtrise d'ouvrage avance, pour sa part, un ordre de grandeur d'un million huit cent mille à deux millions de dollars par kilomètre (1,8-2M USD/km) pour ce type de chantier, selon l'accessibilité du site. Ce chiffre demeure sensiblement inférieur au ratio de cinq millions quatre cent vingt mille dollars par kilomètre (5,42 M USD/km) obtenu en rapportant le budget consolidé au linéaire total, écart analysé au chapitre trois de ce rapport.

Chapitre II. Méthodologie

2.1. Type et objectifs de l'évaluation

La présente évaluation revêt un caractère diagnostique à mi-parcours, combinant observation de terrain, entretiens semi-directifs stratifiés et revue documentaire partielle. Elle ne constitue pas un audit technique, financier ou de conformité contractuelle.

L'analyse s'organise autour des six critères d'évaluation du Comité d'aide au développement (CAD) de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), à savoir la pertinence, la cohérence, l'efficacité, l'efficience, l'impact et la durabilité¹¹.

Dans le cadre de la présente évaluation à mi-parcours, ces critères sont appliqués de manière contextualisée, en tenant compte de la finalité de l'exercice, du niveau d'avancement du projet, de la disponibilité des données et des contraintes d'accès documentaire, conformément aux principes d'application réfléchie des critères¹².

2.2. Logique d'intervention et théorie du changement de la Rocade

L'évaluation de la Rocade s'est faite suivant la reconstruction de sa logique d'intervention, afin d'établir les relations entre les ressources mobilisées, les activités mises en œuvre, les produits attendus, les effets émergents et aux changements observables à ce stade du projet.

Cette reconstruction a permis de situer les différents résultats observés dans une chaîne causale cohérente et d'apprécier dans quelle mesure les changements constatés peuvent être associés à l'intervention évaluée. La logique d'intervention retenue distingue ainsi cinq niveaux : les intrants, les activités, les produits, les effets et les impacts.

Les intrants correspondent notamment aux ressources financières, humaines, matérielles et institutionnelles mobilisées pour la réalisation du projet. Les activités renvoient aux travaux de construction, d'aménagement, d'assainissement et aux autres interventions prévues. Les produits correspondent aux réalisations directement issues de ces activités, notamment les infrastructures routières et les ouvrages connexes. Les effets attendus concernent principalement l'amélioration de la mobilité, de l'accessibilité et du désenclavement des zones traversées. Les impacts ou effets émergents renvoient, à moyen terme, à la contribution du projet à la fluidification de la circulation, au développement des activités économiques et à l'amélioration des conditions de mobilité dans

¹¹ OCDE, *Des meilleurs critères pour de meilleures évaluations : Définitions adaptées et principes d'utilisation*, Paris, Éditions OCDE, 2019.

¹² OCDE, *Une application réfléchie des critères d'évaluation*, Paris, Éditions OCDE, 2021/2023.

l'agglomération de Kinshasa. Cette logique d'intervention nous a permis de construire un le cadre de référence pour l'élaboration de la matrice d'évaluation à partir de laquelle chaque niveau de résultat est associé, dans la mesure du possible, à des indicateurs, des sources de vérification et des critères de jugement permettant d'apprécier les progrès réalisés à mi-parcours.

Tableau 1 : Matrice d'évaluation.

Niveau de la chaîne des résultats	Éléments de la Rcade	Indicateurs possibles	Sources de vérification	Niveau de la chaîne des résultats	Éléments de la Rcade
Intrants	Financement, ressources humaines et matérielles	Budget mobilisé, ressources disponibles	Documents financiers	Intrants	Financement, ressources humaines et matérielles
Activités	Construction, terrassement, drainage, asphaltage	Taux de réalisation des activités	Rapports de chantier	Activités	Construction, terrassement, drainage, asphaltage
Produits	Tronçons, ouvrages, équipements réalisés	Km réalisés, ouvrages achevés	Métrés, PV, inspection	Produits	Tronçons, ouvrages, équipements réalisés

2.3. Échantillonnage raisonné combiné à la technique de la boule de neige

L'échantillonnage a suivi, dans un premier temps, une logique raisonnée pour la sélection des catégories d'acteurs jugées incontournables au regard des questions d'évaluation. Les ingénieurs présentant les différentes parties prenantes techniques ont été retenus, à savoir l'entreprise exécutante, la Mission de Contrôle, l'Agence Congolaise des Grands Travaux et des experts indépendants, ainsi que des chefs de quartier, des ouvriers de chantier, des personnes affectées par le projet et des usagers de la route. Cette première sélection a ensuite été complétée par la technique de la boule de neige, chaque informateur interrogé ayant été invité à orienter l'équipe vers d'autres profils pertinents de son entourage professionnel ou géographique. Cette seconde étape a notamment permis d'accéder à des catégories autrement difficiles à approcher, telles que les ouvriers journaliers et certaines personnes affectées réticentes à s'exprimer sans la médiation d'un tiers de confiance.

Au total, vingt-cinq sources ont été retenues pour l'analyse, réparties entre dix-neuf verbatims d'entretiens semi-directifs structurés et six enregistrements audio complémentaires recueillis par voie journalistique. Le tableau ci-dessous en présente la répartition par catégorie d'acteur.

Tableau 1. Répartition des sources par catégorie d'acteur et tronçon couvert.

Catégorie d'acteur	Nombre de sources	Tronçons couverts
Ingénieurs, toutes parties prenantes confondues	6	Mbudi, Ndjili, tronçon quatre, ensemble du linéaire
Personnes affectées par le projet	6	Mbudi, Mitendi, Kimwenzza, Ndjili Brasserie, Ndjoku
Ouvriers de chantier	5	Ndjoku, tronçon quatre, Mbudi, Ndjili Brasserie, Mitendi
Usagers, chauffeurs, motards et commerçants	4	Kimwenzza, Ndjili, Mbudi, Mitendi
Chefs de quartier et responsables communautaires	3	Mbudi, Kimwenzza, Ndjili Brasserie
Observation interne de l'équipe d'évaluation	1	Ensemble du linéaire, soixante-treize kilomètres

Quatre enregistrements audio supplémentaires ont par ailleurs été écartés de l'analyse en raison d'une qualité sonore insuffisante à une exploitation fiable, leur contenu s'étant révélé répétitif et largement inintelligible après transcription. Aucune interprétation ni citation n'en a été tirée, dans un souci constant de rigueur méthodologique.

2.4. Guide d'entretien et axes thématiques

Les entretiens auprès des ingénieurs ont suivi une grille structurée en trois axes, à savoir la conception technique et le respect des spécifications, la conduite du projet et les contraintes d'exécution, ainsi que la gouvernance et la coordination technique. Les entretiens auprès des personnes affectées ont suivi une grille distincte, articulée autour du processus de consultation et d'information, de l'expropriation et de l'indemnisation, ainsi que de l'impact environnemental et du cadre de vie. Les entretiens auprès des ouvriers ont porté sur les conditions de travail et de sécurité, ainsi que sur les pratiques constructives et l'exécution technique. Les entretiens auprès des usagers et des chefs de quartier ont enfin exploré le profil et les usages, les effets sur la mobilité, la qualité technique perçue et la sécurité routière, ainsi que l'intégration urbaine et la cohésion sociale.

2.5. Saturation thématique

La saturation a été appréciée par catégorie d'acteur plutôt que sur l'échantillon global, conformément aux standards de l'analyse qualitative en contexte d'accès limité¹³. Elle est jugée atteinte pour la catégorie des personnes affectées, où une convergence stable s'observe dès le quatrième entretien sur

¹³ Paillé, Pierre, et Alex Mucchielli. *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*. 5e éd.e éd., Armand Colin, 2021.

l'insuffisance et les délais d'indemnisation ainsi que sur l'absence de mécanisme de plainte fonctionnel. Elle l'est également pour la catégorie des ouvriers, où la convergence sur l'insuffisance des équipements de protection individuelle et sur la précarité du statut de journalier s'établit dès le troisième entretien, de même que pour la catégorie des ingénieurs, où la convergence sur le sous-dimensionnement du réseau de drainage apparaît dès la troisième source, en dépit de postures institutionnelles différentes. La saturation demeure en revanche partielle pour les usagers et les chefs de quartier, dont l'élargissement de l'échantillon renforcerait la robustesse des constats relatifs à la sécurité piétonne et à l'intégration urbaine.

2.6. Anonymisation et protocole d'éthique

Conformément au protocole d'éthique de la recherche du Centre, l'identité de l'ensemble des informateurs a été protégée au moyen d'un système de codes, à l'image des désignations PAP zéro un Mbudi ou ouvrier zéro deux tronçon quatre, sans mention de nom, de fonction précise identifiante ou de tout élément permettant une ré-identification. Le consentement des personnes interviewées a par ailleurs été recueilli oralement avant chaque entretien, après explication de l'objet de la recherche, du caractère volontaire de la participation et des modalités d'anonymisation retenues. Les enregistrements audios ont enfin été transcrits au moyen du logiciel TurboScribe, puis relus et corrigés manuellement à des fins de lisibilité, sans altération du sens des propos recueillis.

2.7. Analyse des données

L'analyse thématique des verbatims a suivi une démarche de codification avec le logiciel d'analyse qualitative MAXQDA. Cette démarche a comporté la constitution d'un livre de codes à partir d'une première lecture flottante de l'ensemble du corpus, suivie d'une codification systématique de chaque verbatim par thème et sous-thème, puis de la construction de matrices croisant les thèmes avec les catégories d'acteurs afin d'identifier les convergences et les divergences de perception.

Tableau 2. Livre de codes thématiques appliqué à l'analyse.

Code thématique	Définition opérationnelle	Catégories d'acteurs concernées
DRAIN, drainage et assainissement	Dimensionnement, dysfonctionnement ou entretien du réseau de caniveaux et de dalots	Ingénieurs, ouvriers, usagers, personnes affectées
GEOTECH, contraintes géotechniques	Sols marécageux, érosion régressive, portance, purge, compactage	Ingénieurs, ouvriers
INDEM, indemnisation et expropriation	Processus, montant, délai et équité perçue de l'indemnisation	Personnes affectées, chefs de quartier
PLAINTE, mécanisme de plainte	Existence, accessibilité et efficacité perçue d'un recours	Personnes affectées
HSSE, sécurité et conditions de travail	Équipements de protection, accidents, statut d'emploi, rémunération	Ouvriers
GOUV, gouvernance technique	Rôle de la Mission de Contrôle et de l'Agence, fiches de non-conformité, arbitrages	Ingénieurs

MOBIL, mobilité et gains d'usage	Temps de trajet, coût de transport, sécurité routière	Usagers
INTEG, intégration urbaine et emploi local	Connexion aux voiries secondaires, enclavement, emploi des jeunes, cohésion sociale	Chefs de quartier, usagers, personnes affectées
NUIS, nuisances de chantier	Poussière, bruit, vibrations, accès aux habitations	Personnes affectées, chefs de quartier
DURAB, durabilité de l'ouvrage	Pérennité, entretien futur, surcharge, ensablement	Ingénieurs

Le tableau suivant présente la matrice de présence thématique croisant chacun de ces dix codes avec les six catégories d'acteurs. Un marqueur indique que le thème correspondant a été explicitement abordé par au moins une source de la catégorie concernée.

Tableau 3. Matrice de présence thématique par catégorie d'acteur.

Code thématique	Ingén.	Ouvriers	PAP	Usagers	Chefs de quartier	Équipe
DRAIN	•	•	•	•	•	•
GEOTECH	•	•				•
INDEM			•		•	
PLAINT			•			
HSSE		•				
GOUV	•	•				•
MOBIL				•		•
INTEG	•		•	•	•	•
NUIS		•	•		•	•
DURAB	•					•

2.8. Sources des données et limites méthodologiques

La revue documentaire, l'inspection physique du tracé sur soixante-treize kilomètres (73 km) pendant trois journées, ainsi que les entretiens semi-directifs, se sont appuyés sur la méthodologie déjà décrite dans le rapport de cadrage. Les limites méthodologiques demeurent par ailleurs celles identifiées précédemment, à savoir l'opacité persistante sur la consolidation financière complète du contrat sino-congolais, l'accès partiel aux notes de calcul géotechniques, ainsi que le recours à un informateur anonyme du secteur pour certaines données. À ces limites s'ajoute, pour la présente phase, la nature journalistique et non strictement scientifique de six des vingt-cinq sources mobilisées, dont les questions n'ont pas toujours suivi une grille homogène. Ce facteur a néanmoins été pris en compte dans la pondération des constats et systématiquement signalé par l'indication de niveau de preuve appropriée lorsque la corroboration fait défaut.

Chapitre III. Résultats de l'évaluation

Ce chapitre présente les constats de l'évaluation organisés selon les six critères du CAD de l'OCDE : pertinence, cohérence, efficacité, efficience, impact et durabilité. Compte tenu du caractère à mi-parcours de l'évaluation, l'analyse de l'impact est limitée aux effets émergents et aux changements observables à ce stade du projet (OCDE, 2019 ; OCDE, 2023).

3.1. Pertinence

Le besoin auquel répond la Rocate, à savoir désengorger le centre-ville de Kinshasa et connecter les zones périphériques, est unanimement confirmé par les usagers interrogés, toutes catégories confondues.

Usager, chauffeur de taxi-bus, ligne Kingasani, Ndjili, Mitendi

« Le gain de temps est indiscutable ! Un trajet qui nous prenait 2 heures ou 2 heures et demi et parfois même 4 heures en heure de pointe se fait maintenant en 35 minutes ou maximum 1 heure. »

Riveraine du quartier Mitendi, témoignage audio

« Nous accueillons la route avec joie. C'est quelque chose qu'on ne pourrait pas imaginer que ça pourrait exister aujourd'hui. Moi, précisément, je me retrouve même pour aller au travail. »

La pertinence du projet au regard du besoin de mobilité urbaine apparaît fortement corroborée par les témoignages d'usagers directs, en dépit de l'absence de données de trafic officielles permettant une quantification. Le jugement porté sur ce critère est par conséquent satisfaisant.

3.2. Cohérence

Plusieurs sources signalent en revanche un déficit de cohérence entre la Rocate et le réseau de voiries secondaires, déficit qui limite la capacité du projet à désenclaver effectivement les quartiers traversés.

Observation interne de l'équipe d'évaluation, inspection de terrain sur 73 km

« La rocade ne s'articule pas encore avec d'autres communes pour désengorger. Pour que cette route soit vraiment utile, il faudrait qu'il y ait plusieurs entrants. Que ce soit cité verte, l'université de Kinshasa ou Mokali, tout ça n'est pas connecté. »

Chef de quartier, délégué d'avenue, Kimwenza

« La Rcade apporte un désenclavement indéniable pour la grande mobilité, mais elle a créé un problème d'accès interne. Les habitants se retrouvent regardants d'une belle route sur laquelle ils ne peuvent pas facilement monter. »

Interrogé sur ce même point, l'informateur technique proche de la maîtrise d'ouvrage confirme l'existence, dans la conception d'origine, de voiries de raccordement dites pénétrantes, dont le financement relèverait toutefois d'un projet distinct.

Informateur technique proche de la maîtrise d'ouvrage, témoignage audio

« Lors du lancement du projet de rocade, il y a toutes ces pénétrantes, ça a été pris en compte, ça a été désigné. Ces routes seraient à charge de l'Office des Voiries et Drainage, avec une possible participation des partenaires chinois. »

Le déficit de connexion aux voiries secondaires se trouve corroboré à la fois par l'équipe d'évaluation et par un chef de quartier, ce qui en fait un constat solide en dépit de l'absence de document de planification consulté. L'existence de pénétrantes dans la conception d'origine, mentionnée par l'informateur technique, mériterait cependant d'être vérifiée auprès de l'Office des Voiries et Drainage et du ministère compétent, dans la mesure où aucun calendrier de réalisation n'a pu être confirmé. Le jugement porté sur ce critère demeure donc mitigé.

3.3. Efficacité de la mise en œuvre

3.3.1. Avancement physique des travaux

Deux sources indépendantes convergent sur un taux d'avancement physique global de l'ordre de cinquante à cinquante-cinq pour cent (50-55%), avec une segmentation par tronçon relativement cohérente entre elles.

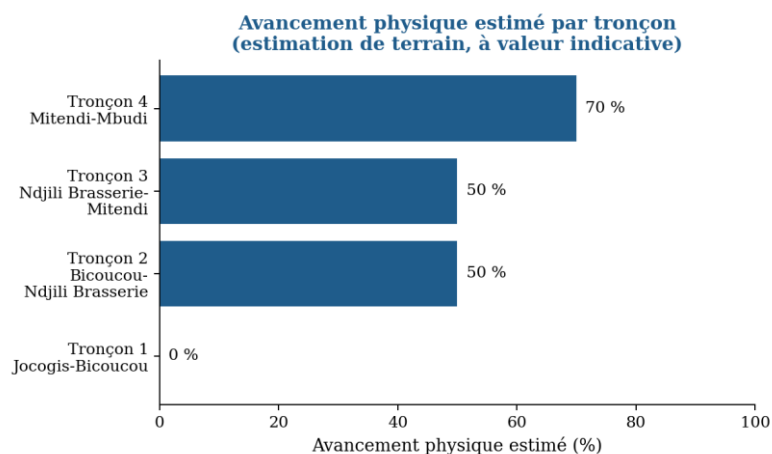


Figure 2. Avancement physique estimé par tronçon, sur la base des témoignages de l'équipe d'évaluation et d'un informateur technique de terrain. Estimation à valeur indicative, non issue d'un relevé métré officiel.

Observation interne de l'équipe d'évaluation, inspection de terrain sur 73 km

« Les taux d'avancement général des travaux peuvent être évalués à 50 %, parce que les travaux sont effectués par tronçons. Nous pouvons les segmenter en quatre selon l'état d'avancement. »

Informateur technique proche de la maîtrise d'ouvrage, témoignage audio

« Les taux d'avancement physiques, on est globalement au-dessus des 50 %. Les zones qui accusent le plus de retard sont essentiellement les sorties de Rocade. »

3.3.2. Gouvernance technique et contrôle qualité

S'agissant de la gouvernance du chantier, la Mission de Contrôle et l'entreprise exécutante décrivent un dispositif de contrôle qualité structuré, où subsistent des points de friction récurrents liés aux délais.

Ingénieur, Mission de Contrôle indépendante

« Nous avons relevé plusieurs non-conformités, des épaisseurs de couche de forme insuffisantes sur certains profilés, des bétons de caniveau présentant un mauvais indice de résistance au scléromètre. Tant que la densité Proctor recommandée à 95 ou 98 % n'est pas atteinte, nous refusons la signature du PV d'acceptation. »

Ingénieur, entreprise exécutante [

« Les retards de déplacement des conduites d'eau de la REGIDESO et des pylônes de la SNEL, couplés aux lenteurs d'indemnisation des PAP(Personnes affectées par le projet) sur le Tronçon 1 et la sortie Mbudi, créent une discontinuité des chantiers. Nous sommes obligés de sauter des sections. »

Ingénieur, Agence Congolaise des Grands Travaux, maîtrise d'ouvrage déléguée

« Le dispositif repose sur une triangulation. L'entreprise produit, la Mission de Contrôle contrôle, l'Agence supervise et approuve. Il y a une rigueur technique réelle sur le terrain, attestée par la levée systématique des fiches de non-conformité avant la validation des métrés. »

Le respect des normes d'essais en laboratoire est par ailleurs confirmé par l'informateur technique proche de la maîtrise d'ouvrage, qui décrit un dispositif de contrôle conforme aux référentiels internationaux, non sans tensions avec l'entreprise exécutante.

Informateur technique proche de la maîtrise d'ouvrage, témoignage audio

« Tous les essais recommandés dans les normes, que ce soit les normes françaises ou les normes américaines, sont réalisés. Parfois on est tiré à couteaux avec l'entreprise, parce que d'une part elle veut aller vite, et de l'autre la Mission de Contrôle veut s'assurer de la qualité. »

L'avancement physique de cinquante à cinquante-cinq pour cent se trouve corroboré par deux sources indépendantes de nature différente. Le dispositif de contrôle qualité, matérialisé par les fiches de non-conformité et les refus de procès-verbal, apparaît réel et documenté à la fois par la Mission de Contrôle, par l'Agence Congolaise des Grands Travaux et par un informateur technique indépendant, ce qui constitue une triangulation à trois sources particulièrement solides. Les retards liés aux réseaux concessionnaires et aux expropriations sont en outre confirmés tant par l'entreprise que par l'informateur technique. Le jugement porté sur ce critère est ainsi mitigé, le chantier progressant selon un dispositif de contrôle qualité fonctionnel, mais à un rythme ralenti par des facteurs exogènes non encore résolus.

3.4. Efficience financière

Rapporté au linéaire total de soixante-treize kilomètres (73 km), le budget consolidé de trois cent quatre-vingt-quinze millions neuf cent trente-huit mille cent quatre dollars (395,94 M USD/73 km) donne un coût kilométrique de cinq millions quatre cent vingt mille dollars (5,42 M USD/km), sensiblement supérieur à l'estimation d'un million huit cent mille à deux millions de dollars (1,8-2M USD/km) avancée par un informateur technique de terrain pour ce type de chantier.

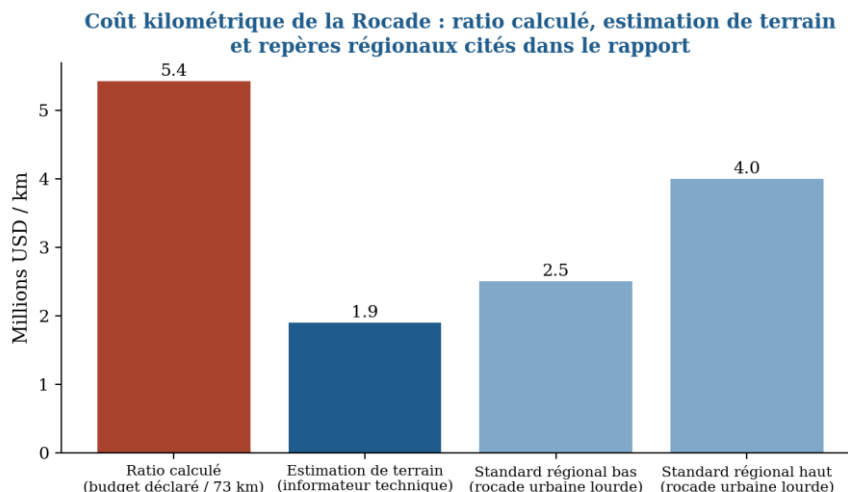


Figure 4. Comparaison du coût kilométrique calculé à partir du budget déclaré, de l'estimation de terrain rapportée par un informateur technique, et des repères régionaux cités par un ingénieur indépendant pour une rocade urbaine lourde.

Informateur technique proche de la maîtrise d'ouvrage, témoignage audio

« Il y a deux routes ici, pour lesquelles l'État arrive jusqu'à 1,8 million, 2 millions de dollars par kilomètre, ça dépend de l'accessibilité du chantier. »

Ingénieur indépendant, consultant, entrevue INT-EXP-003

« C'est un point particulièrement complexe en raison du manque de transparence sur la consolidation des coûts réels du contrat sino-congolais. Sans contre-expertise indépendante sur les quantités réelles de béton coulé et d'asphalte posé, il est techniquement difficile de valider l'efficacité financière du projet. »

Le même informateur technique précise par ailleurs que plusieurs avenants ont été nécessaires pour adapter la conception aux réalités du terrain, notamment à la suite des précipitations exceptionnelles survenues fin deux mille vingt-quatre, sans que ces ajustements ne soient présentés comme injustifiés.

Informateur technique proche de la maîtrise d'ouvrage, témoignage audio

« Il y a eu des pluies exceptionnelles à Kinshasa fin 2024, qui ont conduit à des inondations. On a dû revoir la cote de la chaussée à certains endroits, initialement prévue à 2 mètres, surélevée à 3 mètres, pour que la route continue à être opérationnelle. »

L'écart entre le ratio calculé à partir du budget global déclaré et l'estimation de terrain demeure à ce stade inexplicé et ne saurait être tranché sans un accès aux décomptes détaillés par poste de dépense. C'est précisément sur ce point que l'absence d'accès documentaire pèse le plus lourdement sur la capacité de l'évaluation à conclure. Les avenants signalés par l'informateur technique paraissent, quant à eux, répondre à des contraintes climatiques documentées plutôt qu'à une dérive non maîtrisée, ce qui nuance sans le clore le constat d'ensemble. Le jugement porté sur ce critère est par conséquent suspendu, dans l'attente d'un accès institutionnel aux données financières consolidées.

3.5. Durabilité de l'ouvrage

Les trois ingénieurs indépendants interrogés convergent, indépendamment les uns des autres, vers un même constat, celui du sous-dimensionnement du réseau de drainage comme principale menace pesant sur la durabilité de l'ouvrage.

Ingénieur indépendant, consultant, entrevue INT-EXP-003

« Prenez la zone marécageuse du Tronçon 4. Purger la terre superficielle ne suffit pas si l'on ne traite pas le sous-sol compressible en profondeur. La chaussée va s'affaisser et se faïencer dès les premiers cycles d'imbibition. »

Ingénieur civil, expert international, entrevue INT-EXP-002

« Une structure saturée en eau perd 80 % de sa capacité portante en quelques semaines sous trafic lourd. La première vulnérabilité, c'est ce que j'appelle le déficit d'interfaçage entre l'infrastructure principale et les réseaux d'accès secondaires. »

Ingénieur, témoignage recueilli par voie journalistique

« Un caniveau normal doit avoir au moins un mètre ou un mètre et demi, mais là, ils font des caniveaux de moins d'un mètre. »

Ce constat rejoint par ailleurs l'observation directe de l'équipe d'évaluation concernant le traitement de la section marécageuse, où un revêtement provisoire semble avoir été privilégié en l'absence de solution de drainage pérenne.

Observation interne de l'équipe d'évaluation, inspection de terrain sur 73 km

« Il y a une partie de la route qui est sur le marécage. Dans ce tronçon-là, on n'a pas bétonné la route, on a mis juste le macadam. Or l'ennemi principal du macadam, c'est l'eau. Dès que l'eau touche l'asphalte, c'est la détérioration qui se déclenche. »

Interrogé sur les facteurs institutionnels susceptibles de fragiliser la durabilité de l'ouvrage, l'informateur technique évoque en outre le risque récurrent de réduction budgétaire portant sur les ouvrages d'assainissement, phénomène qu'il rapporte à son expérience professionnelle plus large en République Démocratique du Congo.

Informateur technique proche de la maîtrise d'ouvrage, témoignage audio

« À chaque fois qu'il y a un projet routier, on fait des coupes budgétaires, et généralement les décideurs ont tendance à les faire dans les ouvrages d'assainissement et de drainage. Ça crée des érosions qui demandent parfois trois millions de dollars pour une seule tête d'érosion. »

Le même informateur nuance enfin ce tableau en indiquant que l'entretien futur, condition première de la durabilité, dépendra avant tout des moyens alloués à l'Office des Voiries et Drainage.

Informateur technique proche de la maîtrise d'ouvrage, témoignage audio

« Si l'entretien n'est pas assuré, c'est déjà 5 ans que vous perdez, il n'y a plus rien. Si l'entretien suit régulièrement, la durée de vie pour ces chaussées en bitume, c'est 20 ans. »

Le sous-dimensionnement du réseau de drainage constitue le constat le mieux corroboré de l'ensemble du rapport, triangulé entre trois ingénieurs de statuts différents et conforté par l'observation directe de l'équipe d'évaluation sur la section marécageuse. Le jugement porté sur ce critère est en conséquence préoccupant. En l'absence d'une reprise du dimensionnement des ouvrages d'assainissement avant la saison des pluies, et en l'absence d'un budget d'entretien pérenne pour l'Office des Voiries et Drainage, la durée de vie effective de l'infrastructure se trouve directement menacée.

3.6. Effets socio-économiques indirects et emploi local

Au-delà des critères techniques et financiers, plusieurs témoignages de chefs de quartier et de leaders communautaires signalent des effets socio-économiques indirects, notamment en matière d'emploi local et de cohésion sociale, qui ne relèvent pas strictement d'un critère unique du cadre OCDE-CAD mais méritent d'être documentés.

Chef de quartier, secteur Mbudi, Mont-Ngafula

« Nos démarches pour faire embaucher les jeunes du quartier comme manœuvres ou gardiens sur le chantier n'ont donné que de très faibles résultats. L'entreprise est venue avec sa propre main-d'œuvre déjà constituée, ce qui a créé beaucoup de frustrations. »

Chef de quartier, délégué d'avenue, Kimwenza

« Les jeunes du quartier n'ont obtenu que des petits boulots très temporaires de nettoyage ou de terrassement manuel, sans contrat formel ni formation. »

Présidente d'association de commerçantes, secteur Ndjili Brasserie et Ndjoku

« Le projet a bousculé tout notre tissu économique local. Beaucoup de femmes qui vendaient le long de la voie ont perdu leur emplacement lors du dégagement de l'emprise, et aucun espace n'a été prévu pour un marché moderne ou un site de recasement. »

La faible intégration de la main d'œuvre locale se trouve corroborée par deux témoignages indépendants de chefs de quartier situés sur des tronçons distincts, ce qui constitue une triangulation.

Ce constat, associé à l'absence de site de recasement pour les activités commerciales déplacées, suggère l'absence d'un plan de gestion des impacts socio-économiques locaux structuré, distinct du seul processus d'indemnisation foncière. Il justifie une recommandation spécifique en matière d'emploi local.

3.7. Mobilité, sécurité routière et usages

Les usagers interrogés confirment de manière unanime les gains de temps et de coût permis par la nouvelle infrastructure, tout en signalant des lacunes convergentes en matière d'aménagement de sécurité routière.

Usager, chauffeur de taxi-bus, ligne Kingasani, Ndjili, Mitendi

« Le grand problème, c'est la vitesse et l'absence d'arrêts de bus aménagés. On est obligés de s'arrêter brutalement sur la bande de droite, ce qui crée des risques énormes d'accrochage. De nuit, comme l'éclairage public ne fonctionne pas encore sur tous les tronçons, c'est très dangereux. »

Usager, chauffeur de taxi-moto, tronçon Kimwenza, Ndjili

« Là où les caniveaux sont bouchés par le sable, l'eau déborde et apporte plein de cailloux et de boue sur la route asphaltée, ce qui provoque beaucoup de glissades et d'accidents de moto. »

Usagère, commerçante grossiste, marché de Mbudi et Mitendi

« C'est un mur pour nous les piétons. Les caniveaux sont très larges et profonds, il n'y a pas assez de dalles ou de passerelles pour traverser d'un côté à l'autre de l'avenue. Il manque cruellement de ralentisseurs, de passages piétons peints au sol et de feux de signalisation. »

La même observation est enfin partagée par l'équipe d'évaluation, qui relève l'absence de bandes cyclables et de stationnements d'urgence dans la conception retenue.

Observation interne de l'équipe d'évaluation, inspection de terrain sur 73 km

« La rocade n'a que quatre bandes, deux dans un sens et deux dans l'autre. On n'a pas prévu de stationnement véhicules, il n'y a pas de bandes cyclables. Si on croyait résoudre les grands problèmes d'embouteillage en excluant les motos, ça présage un problème compliqué. »

Le déficit d'aménagements de sécurité routière, notamment l'absence d'arrêts de bus, de passages piétons et de bandes cyclables, est corroboré par trois catégories d'acteurs distinctes, à savoir les usagers, une usagère commerçante et l'équipe d'évaluation elle-même, ce qui constitue le constat le plus largement partagé du chapitre après celui relatif au drainage. Il justifie une recommandation d'aménagement de sécurité routière à intégrer avant la mise en service complète de l'ouvrage.

Chapitre IV. Sauvegardes environnementales et sociales

Les six témoignages de personnes affectées par le projet, recueillis sur les tronçons de Mbudi, Mitendi, Kimwenza, Ndjili Brasserie et Ndjoku, présentent une convergence remarquable sur trois points. Il s'agit en effet de l'insuffisance ou du retard de l'indemnisation, de l'absence d'un mécanisme de plainte fonctionnel, ainsi que des nuisances environnementales directes du chantier.

4.1. Processus d'expropriation et d'indemnisation

L'analyse du processus d'expropriation et d'indemnisation est également appréciée au regard du cadre juridique congolais applicable à l'expropriation pour cause d'utilité publique.¹⁴ Ce cadre national constitue le référentiel juridique de premier niveau pour apprécier la régularité du processus d'expropriation, sans préjudice des standards internationaux de sauvegarde sociale mobilisés à titre complémentaire.

Personne affectée, propriétaire à Mbudi, refus de céder sa maison

« On m'a proposé un montant ridicule qui ne représente même pas le tiers de la valeur réelle du terrain et de la construction dans ce secteur. C'est pour cela que je refuse de signer le procès-verbal. »

Personne affectée, ancien propriétaire à Mitendi, maison déjà démolie

« L'indemnisation est arrivée avec plusieurs mois de retard, alors que ma maison était déjà rasée. On m'a payé pour les briques, mais pas pour le préjudice social et la perte de mes revenus. »

Personne affectée, propriétaire à l'avenue Ndjoku, en attente d'indemnisation

« Cela fait plus de six mois que des experts sont passés recenser ma maison. On ne nous donne aucune date précise sur le passage à la caisse ni sur le calendrier d'exécution des démolitions. »

Personne affectée, propriétaire foncier à Kimwenza, parcelle scindée en deux

« La route a scindé ma parcelle en deux blocs distants. On m'a indemnisé uniquement pour la bande de terre occupée par la chaussée, mais on n'a pas pris en compte la dépréciation du reste du terrain, devenu difficilement exploitable. »

Riveraine du quartier Mitendi, témoignage audio

¹⁴ Loi n°77-001 du 22 février 1977.

« Avec les 50 000 dollars, ça peut aller pour une petite maison. Mais avec des gens qui ont construit des grandes maisons, un ou deux niveaux qu'on va détruire, et quand on donne 50 000 dollars, ça ne peut pas se faire. »

L'insuffisance perçue du montant d'indemnisation ainsi que les retards de versement se trouvent corroborés par cinq témoignages indépendants recueillis sur des tronçons différents, à savoir Mbudi, Mitendi, Kimwenzha et Ndjoku, ce qui constitue une triangulation solide en dépit de l'absence d'accès au Plan d'Expropriation et d'Indemnisation officiel. Ce constat rejoint directement les standards de sauvegarde sociale de la Banque mondiale¹⁵, en particulier la norme relative à l'acquisition de terres et à la réinstallation involontaire, laquelle exige une indemnisation au coût de remplacement intégral versée avant le déplacement effectif. Selon les témoignages recueillis, cette condition n'aurait pas été respectée dans plusieurs cas.

4.2. Mécanisme de gestion des plaintes

Personne affectée, propriétaire foncier à Kimwenzha

« J'ai déposé une lettre de réclamation auprès de la commission d'expropriation, mais je n'ai jamais reçu de réponse écrite. Il n'y a pas de guichet clair pour le suivi des litiges. »

Interrogée sur l'existence d'un mécanisme de plainte destiné aux riverains contestant le montant proposé, une résidente de Mitendi confirme par ailleurs cette absence d'issue claire.

Riveraine du quartier Mitendi, témoignage audio

« Même si tu te plains, tu vas te plaindre à qui ? On a vu des maisons démolies. Le gouvernement a déjà annoncé. »

Synthèse évaluative. L'absence d'un mécanisme de gestion des plaintes accessible et fonctionnel constitue le constat le plus préoccupant de ce chapitre au regard des standards internationaux de sauvegarde sociale, lesquels font de ce mécanisme une exigence explicite pour tout projet impliquant une réinstallation involontaire. Deux témoignages indépendants convergent sur ce point, qui justifie à lui seul une recommandation prioritaire.

¹⁵ Banque mondiale (2017). *Cadre environnemental et social*, Norme environnementale et sociale n° 5 : Acquisition de terres, restrictions à l'utilisation de terres et réinstallation involontaire. Washington, D.C. : The World Bank Group. Texte intégral accessible sur le site officiel de la [Banque mondiale](#).

4.3. Impacts socioenvironnementaux

Personne affectée, habitant de Ndjili Brasserie, maison partiellement détruite

« C'est l'enfer de la poussière. Chaque passage de camion soulève un nuage de poussière dense qui entre dans les chambres. Mes enfants toussent en permanence. »

Personne affectée, propriétaire à Mbudi

« Les vrombissements et les vibrations des bulldozers ont déjà provoqué des fissures sur mes murs latéraux. Dès qu'il pleut, toute l'eau de ruissellement du chantier descend directement dans ma cour. »

Riveraine du quartier Mitendi, témoignage audio

« On a beaucoup souffert avec la poussière parce qu'il n'y avait pas moyen de nous protéger. Surtout les enfants qui partaient à l'école, il fallait les accompagner. »

Il convient de noter, à des fins d'équilibre du constat, que l'équipe d'évaluation a observé sur le terrain une mesure de mitigation ponctuelle mise en œuvre par l'entreprise exécutante.

Observation interne de l'équipe d'évaluation, inspection de terrain sur soixante-treize kilomètres

« Par rapport à la poussière, ce que j'ai apprécié, c'est qu'il y avait toujours le véhicule qui arrosait la route pour essayer de protéger la population environnante et les équipes sur le terrain. »

Synthèse évaluative. Les nuisances de chantier, qu'il s'agisse de la poussière, des vibrations ou du ruissellement non maîtrisé, se trouvent corroborées par trois témoignages indépendants et touchent tout particulièrement les enfants. L'observation d'une mesure d'arrosage ponctuelle nuance ce constat sans l'invalider, dans la mesure où les personnes affectées la jugent insuffisante au regard de l'ampleur des nuisances rapportées. L'ensemble suggère l'absence d'un Plan de Gestion Environnementale et Sociale pleinement opérationnel, élément qui mériterait d'être confirmé par l'accès au document, si celui-ci existe. Ces constats doivent également être appréciés au regard du cadre juridique congolais relatif à la protection de l'environnement, notamment la Loi n°11/009 du 9 juillet 2011 portant principes fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement.¹⁶

¹⁶ République démocratique du Congo, 2011 ; 2013.

4.4. Sécurité et conditions de travail des ouvriers

Les cinq témoignages d'ouvriers recueillis font état, de manière convergente, d'un déficit d'équipements de protection individuelle ainsi que d'un statut de journalier précaire, dépourvu de toute garantie en cas d'accident.

Ouvrier, chef d'équipe maçonnerie, Tronçon 1, avenue Ndjoku

« Mes bottes sont percées depuis deux mois et je dois travailler dans l'eau des fouilles. Les salaires sont payés, mais parfois avec deux à trois semaines de retard. »

Ouvrier, ferrailleur senior, Mbudi

« On nous donne une seule paire de gants par mois. Au bout de dix jours, ils sont déchiquetés et on finit par travailler à mains nues. On n'a pas de harnais de sécurité pour travailler sur les parois escarpées. »

Ouvrier, manœuvre généraliste, Ndjili Brasserie, Mitendi

« Nous sommes embauchés au jour le jour ou à la semaine, sans contrat de travail écrit. Si vous êtes malade ou blessé sur le chantier, vous n'êtes pas payé pour les jours d'absence. »

Un témoignage recueilli par voie journalistique auprès d'un ouvrier anonyme, responsable d'une petite équipe, décrit en outre un mode de rémunération dont le calcul échapperait aux travailleurs eux-mêmes.

Ouvrier anonyme, chef d'équipe, témoignage recueilli par voie journalistique

« Aucune personne qui travaille avec les Chinois ne vous dira que je connais mon salaire. Nous recevons juste à la fin du mois. Un mois tu reçois 150 dollars, l'autre mois 170 dollars, pour les mêmes 30 jours. Personne ne sait sur quelle base les salaires sont calculés. »

Ce même témoin rapporte par ailleurs des substitutions de matériaux sur les ouvrages d'art qui, si elles étaient confirmées par une source indépendante, constitueraient un signal de non-conformité technique significatif.

Ouvrier anonyme, chef d'équipe, témoignage recueilli par voie journalistique

« Les armatures que nous utilisons parfois ne sont pas appropriées avec les armatures des ponts. On insère des barres de 10 dans un béton de format 40 sur 180 ou 40 sur 280. Nous avons fait des réclamations, mais nous ne savons pas où elles ont abouti. »

Le point le plus grave rapporté au cours de cette évaluation concerne enfin une allégation d'accident du travail mortel, qui n'a pu être corroborée par aucune autre source et doit à ce titre être traitée avec la plus grande prudence méthodologique. Rapportée ici au conditionnel, elle a pour seule finalité de signaler la nécessité d'une vérification institutionnelle indépendante et ne saurait en aucun cas être présentée comme un fait établi.

Ouvrier anonyme, témoignage recueilli par voie journalistique

« Un ami à qui j'ai étudié aurait perdu la vie dans un effondrement de fouille sur le chantier. Le cas n'aurait pas été suivi par les autorités compétentes, selon ce que rapporte ce témoin. »

Synthèse évaluative. Le déficit d'équipements de protection individuelle et la précarité du statut de journalier constituent un constat solidement corroboré par au moins trois témoignages indépendants, auquel s'ajoutent des éléments convergents sur l'opacité du calcul des salaires. Ces constats appellent une recommandation de vérification par les autorités du travail. L'allégation relative aux substitutions d'armatures sur les ouvrages d'art, de même que l'allégation d'accident mortel non déclaré, demeurent quant à elles au stade de source unique non corroborée. Elles sont ainsi rapportées non comme des faits avérés, mais comme des signaux d'alerte justifiant une vérification indépendante urgente auprès de l'Inspection du travail, de la Mission de Contrôle et de l'entreprise exécutante. Le Centre n'est pas en mesure, avec les données actuellement disponibles, de confirmer ou d'infirmer ces allégations.

Chapitre V. Discussion et mise en perspective

Ce chapitre propose une lecture transversale des constats présentés aux chapitres trois et quatre, en les rapportant aux standards internationaux applicables aux projets d'infrastructure de cette envergure, puis en tirant les enseignements susceptibles d'éclairer la gouvernance des grands projets en République Démocratique du Congo.

5.1. Convergences entre perceptions citoyennes et constats techniques

L'un des apports méthodologiques de cette évaluation réside dans la mise en regard systématique des perceptions citoyennes et des constats techniques formulés par les ingénieurs. Or ces deux registres convergent de manière remarquable sur le sous-dimensionnement du réseau de drainage. En effet, alors que les personnes affectées et les usagers décrivent des inondations et des caniveaux insuffisants en des termes empiriques, les ingénieurs indépendants formulent un diagnostic technique équivalent en des termes normatifs, fondés sur des références de dimensionnement précises. Cette convergence entre un savoir profane et un savoir expert renforce sensiblement la robustesse du constat, au-delà de ce qu'aurait permis l'une ou l'autre source prise isolément.

5.2. Mise en perspective au regard du Cadre Environnemental et Social

Les constats relatifs à l'indemnisation et à l'absence de mécanisme de plainte, présentés au chapitre quatre, entrent en résonance directe avec la Norme Environnementale et Sociale numéro cinq du Cadre Environnemental et Social de la Banque mondiale, relative à l'acquisition de terres, aux restrictions à l'utilisation des terres et à la réinstallation involontaire. Cette norme exige notamment une indemnisation au coût de remplacement intégral, un mécanisme de gestion des plaintes accessible et documenté, ainsi qu'une consultation préalable des personnes affectées. Or les témoignages recueillis suggèrent que ces trois exigences ne sont, à ce stade, que partiellement satisfaites. De même, les constats relatifs à la sécurité des travailleurs entrent en résonance avec la Norme numéro deux, relative à l'emploi et aux conditions de travail, ainsi qu'avec les Normes de Performance de la Société Financière Internationale applicables aux chantiers de cette nature.

5.3. Leçons pour la gouvernance des grands projets d'infrastructure en République Démocratique du Congo

Au-delà du cas spécifique de la Rocade, cette évaluation met en lumière des enseignements plus larges pour la conduite des grands projets d'infrastructure dans le pays. Il apparaît en premier lieu qu'un dispositif de contrôle qualité technique peut fonctionner de manière relativement rigoureuse, comme en témoigne l'activité de la Mission de Contrôle, sans que cela garantisse pour autant une

sauvegarde sociale équivalente. Il apparaît en second lieu que l'absence d'un mécanisme de plainte structuré constitue un facteur de vulnérabilité récurrent, susceptible d'être corrigé à moindre coût par rapport à l'ampleur des risques réputationnels et sociaux qu'il engendre. Il apparaît enfin que la triangulation entre sources techniques, sources communautaires et observation directe, telle que pratiquée dans cette évaluation, constitue une méthode reproductible pour documenter des projets dont l'accès documentaire officiel demeure incomplet.

Chapitre VI. Conclusions et recommandations

6.1. Conclusions par critère d'évaluation

S'agissant du sujet de la pertinence du projet, le jugement porté est satisfaisant, le besoin de désenclavement et de fluidification du trafic étant confirmé par l'ensemble des usagers interrogés. Cependant, ce jugement demeure mitigé au niveau de la cohérence car, il se dégage un déficit de connexion aux voiries secondaires limitant l'effet désenclavant du projet pour les quartiers riverains. S'agissant de l'efficacité, le jugement est également mitigé, l'avancement physique étant corroboré mais ralenti par des facteurs exogènes non résolus. S'agissant de l'efficience, le jugement demeure suspendu, l'écart entre le coût kilométrique calculé et l'estimation de terrain ne pouvant être tranché sans accès aux décomptes détaillés. Concernant la durabilité, le jugement est préoccupant, le sous-dimensionnement du réseau de drainage constituant la menace la plus documentée pour la pérennité de l'ouvrage.

6.2. Recommandations

Recommandations à court terme, de trois à douze mois

- Engager une demande formelle d'accès à l'information auprès de l'Agence Congolaise des Grands Travaux, du Ministère des Infrastructures et Travaux Publics et de la Mission de Contrôle, condition préalable d'une évaluation formative complète ultérieure.
- Redimensionner en urgence le réseau d'assainissement sur les tronçons signalés, avant la saison des pluies, notamment les buses métalliques sous-dimensionnées et les caniveaux inférieurs à la norme attendue.
- Mettre en place un mécanisme de gestion des plaintes accessible, formalisé par écrit et assorti d'un accusé de réception systématique pour les personnes affectées par le projet.
- Diligenter une vérification indépendante, par l'Inspection du travail et la Mission de Contrôle, des conditions de sécurité, de rémunération et de conformité des ouvrages d'art, y compris la vérification des allégations rapportées au chapitre quatre.

Recommandations à moyen terme, d'un à cinq ans

- Financer et planifier les voiries de raccordement, communément désignées comme pénétrantes, vers les quartiers riverains, condition d'un effet désenclavant complet du projet.
- Doter l'Office des Voiries et Drainage d'un budget de curage préventif pérenne, condition posée explicitement par plusieurs ingénieurs comme déterminante pour la durée de vie de l'ouvrage.

- Installer des dispositifs de sécurité piétonne et routière, notamment des passerelles, des dalles de couverture des caniveaux, des arrêts de bus aménagés et une signalisation adaptée, aux points de forte densité identifiés.
- Mettre en place un dispositif d'appui à l'emploi local et à la réinstallation économique des vendeurs affectés, distinct du seul processus d'indemnisation foncière.

Recommandations stratégiques, de cinq à vingt ans

- Mettre en place des stations de pesage-essieu dès la mise en service de l'infrastructure, afin de protéger la structure contre la surcharge du trafic lourd en provenance de la Route Nationale numéro un.
- Capitaliser les enseignements de ce projet pour la préparation des futurs grands chantiers d'infrastructure en République Démocratique du Congo, notamment en matière de mécanismes de sauvegarde sociale et de contrôle qualité indépendant.

Références

1. Ouvrages et travaux scientifiques

ACEMOGLU, Daron et ROBINSON, James A. *Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity, and Poverty*. New York : Crown Business, 2012.

COLLIER, Paul. *The Bottom Billion: Why the Poorest Countries Are Failing and What Can Be Done About It*. Oxford : Oxford University Press, 2007.

ENGLERT, Pierre. *Africa: Unity, Sovereignty, and Sorrow*. Boulder : Lynne Rienner Publishers, 2009.

HERDERSCHEE, Johannes, MUKOKO SAMBA, Déogratias et TSHIMENGA TSHIBANGU, Moïse (dir.). *Résilience d'un géant africain : accélérer la croissance et promouvoir l'emploi en République démocratique du Congo*. Kinshasa : Médiaspaul ; Washington, D.C. : Banque mondiale, 2012.

RIDDE, Valéry et DAGENAIS, Christian (dir.). *Approches et pratiques en évaluation de programmes*. 2e éd. Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 2012.

TUMBA, T. D. et MUYAMBA MANGU. Resource-financed infrastructure under SICOMINES agreement as impediment to achieving the right to development in the Democratic Republic of Congo. In : KAMDEM KAMGA et al. (dir.). *Right to Development and Illicit Financial Flows from Africa*. Lanham : Rowman & Littlefield, 2024.

ZHANG, B. *The SICOMINES Model: Institutional Learning and Policy Transfer in China's Resource-for-Infrastructure Deals*. Thèse de doctorat : Duke University, 2026.

2. Référentiels méthodologiques

OCDE. *Des critères meilleurs pour de meilleures évaluations : définitions adaptées et principes d'utilisation*. Paris : Éditions OCDE, 2019.

OCDE. *Une application réfléchie des critères d'évaluation*. Paris : Éditions OCDE, 2021.

3. Normes environnementales et sociales internationales

BANQUE MONDIALE. *Cadre environnemental et social*. Washington, D.C. : Banque mondiale, 2017.

BANQUE MONDIALE. *Norme environnementale et sociale n° 2 : Emploi et conditions de travail*. Washington, D.C. : Banque mondiale, 2017.

BANQUE MONDIALE. *Norme environnementale et sociale n° 5 : Acquisition de terres, restrictions à l'utilisation de terres et réinstallation involontaire*. Washington, D.C. : Banque mondiale, 2017.

BANQUE MONDIALE. *Norme environnementale et sociale n° 10 : Mobilisation des parties prenantes et information*. Washington, D.C. : Banque mondiale, 2017.

SOCIÉTÉ FINANCIÈRE INTERNATIONALE (IFC). *Normes de performance en matière de durabilité environnementale et sociale*. Washington, D.C. : IFC, 2012.

4. Textes juridiques de la République démocratique du Congo

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO. *Constitution de la République démocratique du Congo*. Kinshasa : Journal officiel de la République démocratique du Congo, 2006.

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO. *Loi n° 73-021 du 20 juillet 1973 portant régime général des biens, régime foncier et immobilier et régime des sûretés.* Kinshasa : Journal officiel de la République démocratique du Congo, 1973.

RÉPUBLIQUE DU ZAÏRE. *Loi n° 77-001 du 22 février 1977 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.* Kinshasa : Journal officiel de la République du Zaïre, 1977.

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO. *Loi n° 11/009 du 9 juillet 2011 portant principes fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement.* Kinshasa : Journal officiel de la République démocratique du Congo, 2011.

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO. *Décret n° 13/015 du 29 mai 2013 portant réglementation des installations classées.* Kinshasa : Journal officiel de la République démocratique du Congo, 2013.

5. Documents de politique publique

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO, MINISTÈRE DU PLAN. *Plan national stratégique de développement 2024-2028 (PNSD).* Kinshasa : Ministère du Plan, 2024.

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO, PRIMATURE. *Programme d'actions du Gouvernement 2024-2028.* Kinshasa : Primature, 2024.

6. Documents institutionnels relatifs à la Rocade

AGENCE CONGOLAISE DES GRANDS TRAVAUX (ACGT). *Documents techniques et données d'avancement du projet de Rocade de Kinshasa.* Kinshasa : ACGT, 2026.

BUREAU TECHNIQUE DE CONTRÔLE (BTC). *Documents et rapports de contrôle technique relatifs aux travaux de la Rocade de Kinshasa.* Kinshasa : BTC, 2026.

OFFICE DES VOIRIES ET DRAINAGE (OVD). *Documents techniques relatifs aux voiries et ouvrages associés au projet de Rocade de Kinshasa.* Kinshasa : OVD.

Annexes

Annexe A. Liste anonymisée des sources mobilisées

Tableau 5. Liste anonymisée des sources mobilisées.

Code	Catégorie	Tronçon ou secteur	Mode de collecte
ING-ENT	Ingénieur, entreprise exécutante	Ensemble du linéaire	Entretien semi-directif
ING-MDC	Ingénieur, Mission de Contrôle	Ensemble du linéaire	Entretien semi-directif
ING-ACGT	Ingénieur, Agence Congolaise des Grands Travaux	Ensemble du linéaire	Entretien semi-directif
ING-EXP-002	Ingénieur indépendant, expert international	Tronçon 4, Mbudi	Entretien semi-directif
ING-EXP-003	Ingénieur indépendant, consultant	Tronçon 4, Mbudi	Entretien semi-directif
ING-TERR	Ingénieur, témoignage journalistique	Ensemble du linéaire	Audio, TurboScribe
CQ-01	Chef de quartier	Mbudi	Entretien semi-directif
CQ-02	Délégué d'avenue	Kimwenz	Entretien semi-directif
CQ-03	Présidente d'association de commerçantes	Ndjili Brasserie, Ndjoku	Entretien semi-directif
OUV-01 à OUV-04	Ouvriers de chantier	Ndjoku, Tronçon 4, Mbudi, Ndjili Brasserie	Entretien semi-directif
OUV-05	Ouvrier anonyme, chef d'équipe	Chantier non précisé	Audio, TurboScribe
PAP-01 à PAP-05	Personnes affectées par le projet	Mbudi, Mitendi, Kimwenz, Ndjili Brasserie, Ndjoku	Entretien semi-directif
PAP-06	Riveraine	Mitendi	Audio, TurboScribe
USG-01 à USG-03	Usagers, taxi-bus, commerçante, taxi-moto	Kimwenz, Ndjili, Mbudi, Mitendi	Entretien semi-directif
OBS-EQUIPE	Équipe d'évaluation du Centre	Ensemble du linéaire, 73 km	Inspection directe, audio
INFO-TERR	Informateur technique proche de la maîtrise d'ouvrage	Ensemble du linéaire	Audio, TurboScribe

Annexe B. Repères de coûts kilométriques cités dans le rapport

Tableau 4. Repères de coûts kilométriques cités dans le rapport.

Repère	Valeur (millions USD par km)	Source
Ratio calculé, budget déclaré rapporté au linéaire	5,42	Budget ACGT 2026, calcul du Centre
Estimation de terrain	1,8 à 2,0	Informateur technique, témoignage audio
Repère régional bas, rocade urbaine lourde	2,5	Ingénieur indépendant, entrevue INT-EXP-003
Repère régional haut, rocade urbaine lourde	4,0	Ingénieur indépendant, entrevue INT-EXP-003

Annexe C. Matrice d'évaluation adaptée – Projet de Rocade de Kinshasa

Version opérationnelle à intégrer au rapport d'évaluation à mi-parcours du CREEUK – août 2026

Cette matrice remplace et approfondit la matrice d'évaluation actuelle. Elle est construite à partir des constats, sources, limites et recommandations effectivement présents dans le rapport. Elle privilégie des indicateurs vérifiables, des sources de preuve accessibles, des critères de jugement et des actions de vérification.

Critère / domaine	Question évaluative opérationnelle	Indicateurs / éléments à vérifier	Sources de vérification	Méthode / outil	Jugement à ce stade	Action de vérification / décision
Pertinence	Le projet répond-il au besoin réel de mobilité et de désenclavement de Kinshasa ?	Gains de temps et de coût perçus ; accessibilité des zones périphériques ; cohérence avec les besoins de mobilité.	Entretiens usagers ; chefs de quartier ; observation terrain ; documents de planification.	Entretiens semi-directifs ; observation ; triangulation.	SATISFAISANT : besoin confirmé par les usagers interrogés.	Compléter par données officielles de trafic, temps de parcours et fréquentation avant/après.
Cohérence	La rocade est-elle suffisamment connectée au réseau secondaire et aux quartiers riverains ?	Nombre/localisation des pénétrantes ; accès aux quartiers ; continuité avec les voiries secondaires ; points d'enclavement.	Plans du projet ; OVD ; ACGT ; observation des 73 km ; chefs de quartier ; usagers.	Cartographie des connexions ; inspection ; entretiens.	MITIGÉ : déficit de connexion constaté ; pénétrantes à confirmer.	Obtenir le plan des pénétrantes, leur statut, financement et calendrier.
Efficacité – avancement	Les travaux progressent-ils conformément aux objectifs à mi-parcours ?	Avancement global estimé 50–55 % ; avancement par tronçon ; sections en retard ; causes des retards.	Rapports de chantier ; métrés ; PV ; ACGT ; Mission de Contrôle ; observation terrain.	Relevé par tronçon ; comparaison sources ; tableau de suivi.	MITIGÉ : avancement corroboré mais facteurs exogènes non résolus.	Obtenir les taux officiels et la courbe planifié/réalisé par tronçon.
Efficacité – qualité technique	Le dispositif de contrôle qualité permet-il de prévenir et corriger les non-conformités ?	Fiches de non-conformité ; résultats Proctor/scléromètre ; épaisseurs ; levée des non-conformités ; PV d'acceptation.	Mission de Contrôle ; ACGT ; laboratoire ; rapports et PV de chantier.	Revue documentaire ; échantillonnage des FNC ; entretiens ingénieurs.	PLUTÔT SATISFAISANT sur le dispositif, avec points de friction.	Échantillonner les FNC et vérifier leur clôture avant réception des ouvrages.
Efficacité financière	Les ressources mobilisées sont-elles proportionnées aux réalisations obtenues ?	Budget déclaré 395,94 M USD ; 73 km ; ratio 5,42 M USD/km ; comparaison avec repères 1,8–2,0 et 2,5–4,0 M USD/km ; avenants.	Décomptes ; contrats/avenants ; budget ACGT ; métrés ; données de paiement.	Analyse coût/km ; rapprochement budget–métrés–paiements.	JUGEMENT SUSPENDU : écart non explicable sans données détaillées.	Demander décomptes détaillés, quantités, prix unitaires, avenants et paiements.
Durabilité – drainage	Le drainage et l'assainissement sont-ils dimensionnés et réalisés pour assurer la durée de vie de la chaussée ?	Capacité/section des caniveaux ; buses/dalots ; points d'eau ; état des ouvrages ; zones marécageuses ; débordements.	Plans et notes de calcul ; essais ; inspection terrain ; ingénieurs ; FNC.	Inspection ciblée ; comparaison plans–réalisations ; vérification hydrologique/géotechnique.	PRÉOCCUPANT : sous-dimensionnement du drainage fortement corroboré.	Audit technique ciblé du drainage avant saison des pluies ; plan d'actions correctives chiffré.
Durabilité – géotechnique	Les traitements des sols et zones marécageuses permettent-ils de supporter le trafic prévu ?	Purges ; compactage ; portance ; CBR ; tassements ; épaisseurs ; traitement des sols compressibles.	Notes de calcul ; essais laboratoire ; rapports de chantier ; inspection.	Revue des essais et sondages ; contrôle des zones à risque.	PRÉOCCUPANT / À CONFIRMER par documents techniques.	Faire vérifier les zones marécageuses et les résultats d'essais avant poursuite.
Impact – mobilité	Les effets émergents sur la mobilité sont-ils observables ?	Temps de parcours ; coût de transport ; fluidité ; usages par tronçon ; sécurité perçue.	Usagers ; chauffeurs ; observation ; données de trafic si disponibles.	Mesure temps de parcours ; entretiens ; comptages ponctuels.	POSITIF ÉMERGENT : gains de temps rapportés ; quantification officielle absente.	Mettre en place une ligne de base trafic/temps de parcours pour le suivi.
Impact – sécurité routière	La conception et l'usage de la rocade assurent-ils une sécurité suffisante ?	Arrêts de bus ; passages piétons ; passerelles ; signalisation ; éclairage ; stationnement d'urgence ; bandes cyclables ; accidents.	Observation terrain ; usagers ; plans d'aménagement ; données accidents.	Check-list sécurité par point critique ; cartographie des risques.	PRÉOCCUPANT : lacunes convergentes.	Plan sécurité routière avant mise en service complète, priorisé par points noirs.
Impact – emploi local et économie	Le projet produit-il des bénéfices économiques locaux et limite-t-il les pertes liées à l'emprise ?	Nombre d'emplois locaux ; durée des contrats ; formation ; activités commerciales déplacées ; réinstallation économique.	Chefs de quartier ; ouvriers ; commerçants ; entreprise ; documents sociaux.	Entretiens ; registre emploi ; cartographie des activités affectées.	INSUFFISAMMENT DOCUMENTÉ : faible intégration de la main-d'œuvre locale rapportée.	Établir un dispositif de suivi emploi local et réinstallation économique.

Sauvegardes sociales – expropriation	L'indemnisation des PAP est-elle équitable, transparente et réalisée avant le déplacement ?	Délais ; montants ; cas non indemnisés ; pertes de revenus ; dépréciation résiduelle ; information des PAP.	PAR/plan d'expropriation ; listes PAP ; PV ; preuves de paiement ; entretiens.	Revue documentaire + échantillon PAP + triangulation.	PRÉOCCUPANT : insuffisance/retards rapportés par plusieurs PAP.	Comparer les paiements aux évaluations et vérifier les cas de déplacement avant paiement.
Sauvegardes sociales – plaintes	Les PAP disposent-elles d'un mécanisme de gestion des plaintes accessible et traçable ?	Point focal ; registre ; accusé de réception ; délais de traitement ; taux de résolution ; recours.	Registre des plaintes ; commissions ; PAP ; chefs de quartier.	Audit du mécanisme ; test de traçabilité d'un échantillon.	PRIORITÉ ÉLEVÉE : mécanisme jugé absent/non fonctionnel.	Créer/formaliser le mécanisme, avec registre et délais de réponse.
Environnement	Les nuisances du chantier sont-elles maîtrisées ?	Poussière ; bruit ; vibrations ; ruissellement ; accès aux habitations ; arrosage ; incidents.	PGES ; observation ; PAP ; chefs de quartier ; rapports HSSE.	Check-list environnementale ; observation répétée ; entretiens.	PRÉOCCUPANT mais nuancé : arrosage observé ponctuellement.	Vérifier l'existence et l'application du PGES ; renforcer les mesures sur points critiques.
Travail / HSSE	Les conditions de travail et de sécurité des ouvriers sont-elles conformes et suffisamment protégées ?	EPI ; contrats ; accidents/incidents ; salaires et délais ; formation sécurité ; harnais ; travail en fouille.	Registres RH/HSSE ; Inspection du travail ; entreprise ; Mission de Contrôle ; ouvriers.	Audit HSSE ; entretiens confidentiels ; vérification documentaire.	PRÉOCCUPANT : déficit d'EPI et précarité rapportés ; certaines allégations non corroborées.	Vérification indépendante urgente ; ne pas traiter les allégations uniques comme faits établis.
Gouvernance / transparence	Le dispositif de gouvernance permet-il un suivi indépendant, traçable et documenté du projet ?	Rôles ACGT–MDC–entreprise ; accès aux données ; FNC ; PV ; avenants ; reporting ; mécanismes de décision.	ACGT ; Mission de Contrôle ; entreprise ; rapports ; contrats/avenants.	Cartographie des responsabilités ; revue documentaire ; entretiens.	PARTIELLEMENT ÉTABLI : contrôle technique documenté, transparence documentaire limitée.	Formaliser une demande d'accès à l'information et une liste minimale de documents.

Note méthodologique pour le rédacteur : Les jugements proposés sont ceux que le rapport permet déjà de soutenir. Lorsqu'une information est issue d'une source unique, non corroborée ou insuffisamment documentée, la matrice la classe explicitement comme « à confirmer », « préoccupant » ou « jugement suspendu » plutôt que comme fait établi. La matrice peut ainsi servir simultanément de tableau d'évaluation, de grille de collecte complémentaire et de tableau de suivi des recommandations.