

DISCOURS DE MONSIEUR JEAN JACQUES BOUYA, MINISTRE A LA  
PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE CHARGE DE L'AMEGEMENT DU TERRITOIRE ET  
DE LA DELAGATION GENERALE AUX GRANDS TRAVAUX A L'INAUGURATION DE  
LA ROUTE KETTA - SEMBE

Ketta, le 11 février 2016

====oOo=====

Le 17 mai 2012, sous un soleil peu-clément, (identique à celui d'aujourd'hui ou à l'opposé de la température de ce jour : selon le temps qu'il fera), ici même, au confluent de la dorsale Pointe Noire-Brazzaville-Ouessou-Imfondo et de cette bretelle Ketta-frontière du Cameroun, le Président de la République lançait, les travaux d'aménagement et de construction de la route **Ketta-Mbiessi**, premier tronçon de la route **Ketta Sagmélina**.

C'était en tout cas, une belle opportunité de louer l'unicité de vues et d'ambitions entre les présidents **Paul Biya** du Cameroun et **Denis Sassou Nguesso** du Congo, qui ont décidé de rapprocher davantage leurs peuples, à travers la route, en mûrissant les rêves caressés depuis les indépendances et refusant le développement solitaire, au moment même où la mondialisation s'imposent à tous comme un postulat. Cette noble ambition est effectivement matérialisée sur le terrain par les objectifs de la CEEAC.

Dès lors, il nous paraissait tout aussi essentiel de rendre hommage aux pères d'indépendance de nos pays et aux fondateurs d'ensembles régionaux, pour leur ingéniosité et leur vision extranationale d'unir les peuples par le rêve d'une Afrique Centrale homogène, paisible et prospère. Une Afrique Centrale où le destin des hommes se fond dans l'unicité plurielle, l'unicité de la région.

Le projet de bitumage de la route Ouessou-Sangmélina dont le premier tronçon s'inaugure ce jour est né justement de deux volontés présidentielles exprimées en 2005 et notamment à la volonté de relier Yaoundé à Brazzaville en tant que corridor 29 du réseau routier dit « de première priorité » du Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale, conformément à la stratégie de développement des infrastructures de transport tant continentales que régionales.

Cette route dont l'écho de la réalisation éblouit les usagers et les bénéficiaires, les constructeurs et les dirigeants ; surtout lorsqu'on se remémore le martyr vécu par les populations depuis des lustres, est tout simplement un ouvrage dont l'utilité dépasse les attentes.

Si donc toutes les routes traversant les frontières étaient jusque-là construites de façon indépendante par chaque pays, **Ketta-Djoum** est la première liaison d'intégration réalisée sur la base des études harmonisées et des caractéristiques uniformes adoptées après concertation des experts des pays limitrophes.

Un comité technique mixte (CTM) regroupant les experts du Congo, du Cameroun, de la CEEAC et de la CEMAC a d'ailleurs été mis en place pour le suivi du projet. Tout ceci se fait sous la coordination du Secrétariat Général de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC).

Du côté du Congo, le chaînant manquant de cette liaison tait le tronçon Ketta-frontière du Cameroun, d'une longueur de 312 km, exécuté en deux phases.

La première phase du projet, qui fait l'objet de la cérémonie de ce jour, a été réalisée sur financement conjoint de la Banque Africaine de développement (BAD) notamment le Fonds Africain de développement (FAD), sous forme de Don et de l'Etat congolais.

Le tronçon de cette route, initialement prévu à 121 km entre Ketta et Biessi a été porté à 169 km, pour atteindre Sembé. Cet allongement est le fruit des effets positifs d'une consultation ayant permis une concurrence saine des entreprises avec pour corollaire des gains budgétaires au regard des prévisions.

La structure de la chaussée est composée de :

1-Un revêtement en béton bitumineux de 5 cm d'épaisseur, sur une largeur de 7,5 m en section courante et de 11,50m dans les traversées des grandes agglomérations ;

2-Une couche de base en grave concassée de 20 cm ;

3- Une couche de fondation, en graveleux latéritique de 25 cm, y compris sous les accotements de 2m chacun.

Par ailleurs, un revêtement des accotements en enduit bicouche a été réalisé. Tout comme des trottoirs en béton de 1,50m dans la traversée de Sembé.

Pour permettre une conduite nocturne aisée, des plots réfléchissants qui sont posés sur les bords ainsi qu'à l'axe de la chaussée.

Sur le linéaire Ketta-Sembé, plusieurs infrastructures connexes et initiatives de proximité ont été développés pour le bien-être des citoyens et l'accommodation aux prescriptions environnementales.

3

On citera ainsi :

- 28 km de routes annexes aménagées;
- deux centres de santé à Biessi et Elogo qui seront équipés dans la deuxième phase ;
- deux centres communautaires à Sembé et à Ntam;
- deux murs de clôture et des latrines pour les écoles de Paris, Seka, Zoulabou et Sembé ;
- des forages et puits d'eau à Ketta, Biessi, Batékock et Ntam;
- un bâtiment de séparation des malades et extension du laboratoire du centre de santé des sœurs Franciscaines de Sembé ;
- deux bâtiments de contrôle forestier et faunique ;
- un appui en vélos et groupes électrogènes aux populations riveraines notamment aux associations pour les campagnes de sensibilisation contre les Infections Sexuellement Transmissibles, le VIH/SIDA, le braconnage et la sécurité routière et les centres communautaires ;
- le suivi-évaluation du projet pour l'appréciation de l'impact de sa réalisation sur la zone d'influence dans le département de la Sangha et sur l'amélioration des conditions de vie des populations.

Cette première phase du projet comprend également la réalisation de certaines prestations à la charge du Secrétariat Général de la CEEAC.

Il s'agit notamment de :

- la construction d'un Poste de Contrôle Unique Frontalier à la frontière entre le Congo et le Cameroun ;
- la réalisation d'un audit du projet ;
- l'élaboration du manuel de procédures administrative et financière ;
- la mise en place d'un comité de gestion du corridor.

L'entreprise et la mission de contrôle ont réalisé en **42 mois** ce chef d'œuvre qui relie d'un trait, Ketta à Sembé.

Sur ce tronçon, ont été réalisés :

- La construction de 8 ponts à poutres de longueur variable de **32 à 64 m** sur les rivières Lengoué, Seka, Komo, Elazi, Nabodié, Koudou, Ikiéré et Sembé ;
- La réalisation de 163 dalots en béton armé ;
- La construction de :
  - Deux postes de pesage à Kokoua et Sembé ;
  - Deux postes de comptage à Ketta et à Sembé ;
  - Un poste de péage à Ketta.
- L'aménagement d'une aire de stationnement et de repos au **Kokoua, PK 78**;
- L'aménagement d'une chaussée de 8m de large avec une couche de latérite de 20 cm, entre Sembé et Souanké.

Afin de mieux apprécier la rentabilité de la route, des indicateurs socio-économiques ont été collectés au début des travaux par le Centre d'Etudes et d'Evaluation des Projets d'Investissements CEPI en sigle, dans le cadre du suivi-évaluation du projet. Ces indicateurs seront actualisés bientôt pour suivre l'impact du projet sur les ménages, l'environnement et l'économie de la zone.

L'exécution des travaux a nécessité :

- **18 500** tonnes Ciment ;
- **3 000** tonnes de Fer à béton ;
- **11 500** tonnes de bitume ;
- **16 millions 200 mille** litres de Gas-oil ont été dépensés.

Comme mesure environnementale pour la viabilisation du tracé, **2000 arbres** fruitiers ont été plantés dans les traversées des villages et mieux, tous les emprunts ont été regarnis et reboisés.

5

Au total et à considérer toutes les périodes normales ainsi que celles de pique, **150 chinois** et **400 congolais** ont travaillé d'arrache-pied à façonner cette œuvre pour le compte de SINO HYDRO, alors que six (6) ingénieurs et 22 personnels d'appui ont émargé à la mission de contrôle, le groupement Louis Berger CIRA.

Pour préparer le second trajet et viser la frontière, un aménagement minimal en latérite a été anticipé en direction de Souanké, sur 80 km.

La circulation sur ce tronçon réalisé avec ingéniosité et méthode peut diffuser deux types de souvenirs.

**Le bon à cout sûr, c'est le souvenir de satisfaction** c'est-à-dire celui des usagers qui aujourd'hui intègrent le temps de la destination au maniement de l'accélérateur.

**L'autre aussi, c'est le souvenir amer des usagers d'hier et des experts des bureaux d'étude, techniciens et autres intervenants** qui y ont vécu le martyr, noirci des journées et blanchi des nuits, pour braver la férocité de la nature.

**Distingués invités,**

**Mesdames et messieurs,**

Pour arriver à bout de cette férocité dont nous parlions tantôt, il aurait fallu déboursier la somme de **101 milliards 143 millions 640 mille 428 FCFA** repartis ainsi qu'il suit:

- **98 milliards 617 millions 807 mille 812 FCFA pour la société chinoise SYNOHYDRO CORPORATION LIMITED;**
- **2 milliards 525 millions 832 mille 616 FCFA pour l'ingénieur conseil.**

Au terme de l'accord, le projet a été financé à hauteur de **56,65%** par la partie congolaise, soit **54 milliards 22 millions 203 mille 528 FCFA** et à **43,35%** pour le FAD, soit **47 milliards 121 millions 436 mille 900 FCFA**.

Dans le même esprit, le deuxième tronçon reliant Sembé à la frontière sur 144km provisoirement évaluée à 148 milliards de FCFA obéît au financement identique au premier :

- **80 milliards** pour la partie BAD ;
- **29 milliards** pour la partie JICA ;
- **39 milliards** pour la partie Congolaise.

**Distingués invités,**

**Mesdames et messieurs,**

L'intérêt économique de cette route, son importance pour le Congo, pour le Cameroun et la région Afrique centrale, se sont vérifiés avant même sa mise en service. D'ailleurs l'ambiance et l'enthousiasme des populations venues pour certains des pays lointains ne cachent pas leur joie en ce jour mémorable.

La joie de profiter bientôt des bienfaits du corridor 29 selon le jargon du NEPAD qui vient raffermir durablement l'intégration économique tant prônée entre les deux Etats.

La mise en service dès ce jour du premier tronçon de la route, longue de **312Km**, va considérablement modifier les comportements socio-économiques des populations, en amplifiant les activités et les rendements des producteurs.

De même, elle devra participer à la mise en valeur des zones desservies par cette route d'intégration, cette route d'avenir qui manquait cruellement à ce bras du Congo qui s'étire entre le Nord-Est du Gabon et Sud Est du Cameroun.

L'accroissement et la diversification de la production que l'on constate sur le trajet sont des signes avant-coureurs d'une dynamique de développement.

Les industriels, transporteurs, les transitaires et autres opérateurs qui, directement ou indirectement, du fait de la fluidité de la circulation dans les deux sens, vont densifier le régime des activités au point de booster sérieusement les échanges inter Etats.

**Mesdames et Messieurs,**

La réalisation de cette route d'intégration n'est pas un fait du hasard. Elle obéit plutôt au volontarisme visant la mise en valeur effective du potentiel économique national. Un potentiel varié qui invite les pouvoirs publics, à saisir les opportunités par la concrétisation du plan stratégique de développement des infrastructures de transport, dans ce village planétaire, où la mondialisation devient la norme,

Ainsi monsieur le Président, le souvenir de votre engagement pour l'intégration régionale, reste à jamais estampillées dans les consciences de la communauté. Cette démarche est aujourd'hui confortée par la portée de vos actes économiques qui rassurent dans notre espace communautaire.

**Excellence Monsieur le président de la République,**

L'histoire s'écrit. C'est vrai. Mais, les grands hommes la matérialisent pour la graver à jamais dans l'infini du temps.

Depuis de longues nuits, les messages fusent de partout pour vous dire et donner de la voix sur l'avenir du pays.

A Brazzaville, il y a six jours, le 5 février notamment, dans une foule bigarrée, venue de toutes les origines, de tous les horizons, toutes les sensibilités et même de certains départements, vous avez matérialisé l'histoire de notre pays par la géographie.

Vous avez permis aux générations d'aujourd'hui et de demain de demains de parcourir, au quotidien le chemin de l'accès à la souveraineté internationale du Congo.

C'est-à-dire, partir de la case du général De Gaulles autour des accompagnants de Brazza et franchir le 15 aout 1960 vers la case de la Mairie de Brazzaville d'où sorti le premier président du Congo indépendant, dans l'unité le travail et le progrès.

Aujourd'hui encore, dans une foule de grands jours, toujours, autour d'un grand homme, le champion NEPAD du pont route-rail désigné par les paires, vous matérialisez l'unification du territoire et l'intégration économique, ce rêve des pères fondateurs.

Cette liesse populaire qui vous accompagne ce jour est simplement le message du peuple. Un message d'adhésion à une démarche d'un homme clairvoyant, expérimenté, œuvrant patiemment pour le développement de son pays et le bien être de son peuple.

De toutes les façons, entre les tenants de l'action, c'est à dire le peuple, et les tenants de la spéculation c'est-à-dire les vendeurs d'illusion, le juste songe à l'alliance équilibrée de raison et de l'intuition.

Originellement et par expérience, les hommes d'Etat, les hommes d'exception, existent pour agir. Agir et guidé par et avec le sens aigu de réalisation, la capacité d'adaptation aux conditions et aux circonstances, pour des meilleurs accomplissements.

C'est sans doute pour la raison pour cela que le diplomate et écrivain du 19<sup>ème</sup> siècle **Joseph Arthur De Gabineau** stipule, en parlant des liens entre les grands hommes et les aspirations du peuple, je cite : « *Dans l'accomplissement de son destin, dans sa projection vers le futur, un peuple a toujours besoin d'un homme qui comprenne sa volonté, la résume, l'explique et le mène où il doit aller* ».

*Fin de citation.*

Tel est le sens que l'on pourrait donner à cette période préélectorale où le peuple en quête d'un leader aguerri, attend l'ascenseur du Président Denis Sassou Nguesso.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie