



L'AXE BRAZZAVILLE-PÉKIN SE CONSOLIDE

*THE AXIS BRAZZAVILLE-BEIJING
STRENGTHENS*



10 ANS

La DGGT, dix ans de réalisation sur tous les fronts

10 YEARS

La DGGT, ten years of achievement on all fronts

BUROTOP IRIS



De Qualité

De Service

De Métier

De Confiance

10 ans

D'Expertise à votre service

De Professionnalisme

BUROTOP IRIS

RESEAUX ET TELECOMMUNICATION
LES SOLUTIONS APPLICATIVES ET CONSEIL
LA DISTRIBUTION DE MATERIEL INFORMATIQUE
L'AMENAGEMENT ET EQUIPEMENT DE BUREAU

www.burotop.com

REFLET N°15
MAGAZINE DU MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET DE LA
DÉLÉGATION GÉNÉRALE
AUX GRANDS TRAVAUX

Directeur de publication
Jean-Jacques BOUYA

Assistant du directeur de publication
Placide MOUDOU DOU

Rédacteur en chef
Parfait Romuald ILOKI

Secrétaire de rédaction
Flore Nano KOUNGA

Chargée des relations publiques
Blanche Marcelle MOKA

Rédaction
Parfait Romuald ILOKI
Flore Nano KOUNGA
Blanche Marcelle MOKA
Alain LONGUEGNEKE

Collaboratrices internes
Caddy Elysabeth NDALA
Sheilla Elphie TSANA

Collaborateurs externes
Modeste ELENGA
Christian Brice ELION
Jean Romuald MBEPA

Photographie et infographie
Ben-Rolly MAYELA
Jean-Stell ELANGA

Caricature
Jean Fernand KIHOU LOU

Saisie
Sabine Angèle ONANGHAS

**Siège de la Délégation générale
des grands travaux**
BP : 1127
Boulevard Denis Sassou N'Guesso,
Brazzaville - République du Congo
Tél. : +242 05 520 56 93
Fax : +242 22 281 47 13
E-mail : contact@grandstravaux.org
Site web : www.grandstravaux.org

MyriamK Communication
Conseil en communication
Production et impression
39, rue Al Fourat, 2^e étage,
Maârif 20100 - Casablanca - Maroc
GSM Maroc : 00 212 (0) 621 535 903
GSM Intl : 00 33 (0) 663 767 080
Email : myriamkarbal@gmail.com

ÉDITORIAL / EDITORIAL
Une décennie laborieuse / *A decade of dedication*

COOPÉRATION / COOPERATION
Partenariat stratégique Brazzaville-Pékin :
Une belle opportunité pour le développement du Congo
Brazzaville-Beijing Strategic Partnership: a perfect development opportunity for Congo

Congo-Chine : Impact du partenariat stratégique
Impact of Congo-China strategic partnership
Congo-Turquie : Les Turcs et les Russes invités à investir au Congo
Congo-Turkey: Turkey and Russia invited to invest
Congo-Qatar : Le ministre Jean-Jacques Bouya au Doha Goals Forum
Congo-Qatar: Minister Jean-Jacques Bouya at Doha Goals Forum
Congo-France : Les hommes d'affaires français entendent renforcer leur présence au Congo
Congo-France: French business to strengthen its presence in Congo

DOSSIER
La DGGT, dix ans de réalisation sur tous les fronts
La DGGT, ten years of achievement on all fronts

ÉDIFICES PUBLICS / PUBLIC BUILDINGS
La zone industrielle de Maloukou bientôt mise en service
Maloukou Industrial Zone on schedule
11^e Jeux africains les travaux du complexe sportif de Kintélé avancent
Kintélé Sports Complex shapes up
L'hôtel Alima Palace s'ouvre au public élu avancent
The Alima Palace Hotel opens its doors
Brazzaville disposera d'un deuxième CHU
A second hospital for Brazzaville
La deuxième usine de production d'eau potable de Djiri bientôt fonctionnelle
Another drinking water production plant in Djiri

MUNICIPALISATION ACCÉLÉRÉE / ACCELERATED MUNICIPALIZATION
...et la mue du département des Plateaux commence !
The transformation of Plateaux County

INFRASTRUCTURE / INFRASTRUCTURE
Validation de l'étude du pont route-rail Brazzaville-Kinshasa
Brazzaville-Kinshasa road-rail bridge feasibility
Le CFCO se dote de six nouvelles locomotives
CFCO acquires six new locomotives
Le projet de drainage des eaux pluviales de Brazzaville consolidé
Brazzaville consolidates proposed stormwater drainage
Les travaux de la RN2 sur les rails
The RN2 roadworks on track
Intégration sous régionale
Sub-regional integration

DRAME DE MPILA / MPILA TRAGEDY
Explosion du 4 mars, la riposte du gouvernement congolais.
Congolese government response to the tragedy

JEAN-JACQUES BOUYA, DITES NOUS
TELL US Jean-Jacques Bouya

ZOOM
Cadastre : Le projet national
Land registry: A national project

MITEYA DGGT : 10 de réalisations
DGGT: 10 years of achievement



" En 2013, l'œuvre du développement national va se poursuivre et s'approfondir (...). L'effort d'industrialisation du pays, l'une de nos priorités, s'inscrit bien dans cette perspective. Il doit en être ainsi également des grands travaux afin de mettre encore plus au travail de nombreux bras valides en quête d'emplois. Le pari de la modernisation, de l'industrialisation et du développement de notre pays est plus que jamais à notre portée. Nous sommes sur le bon chemin. Celui que nous avons choisi de suivre : le chemin d'avenir, le chemin qui nous conduira à l'émergence. Ensemble, nous devons nous y investir par le travail, dans la paix, la solidarité, la stabilité, la libre compétition politique et le dialogue permanent. Voilà les vertus qui nous permettront de gagner toujours. "

Denis Sassou N'Guesso

Président de la République du Congo
Extrait du message des vœux 2013
à la nation

"In 2013, the implementation of national development will continue and deepen (...). The country's industrialization, one of our priorities, has its place in this future. The same goes for major public works which will ensure jobs for many of the able-bodied in search of employment. The challenge of modernization, industrialization and development of our country is more than ever within reach. We are on the right path. The one we have chosen to follow: the path to the future, the path that will lead us to emergence. Together, we must invest in employment, peace, solidarity, stability, free political competition and ongoing dialogue. These are the virtues that will enable us to continue to win. "

Denis Sassou Nguesso

*President of the Republic of Congo
Extract of his 2013 New Year message
to the nation*



Comme la silhouette du voilier en mer se dessine sur l'horizon, l'entrée du Congo dans une nouvelle ère se profile. L'idéal serait que chacun se saisisse d'une tâche et l'accomplisse afin de préparer au mieux l'étape à venir.

Jean-Jacques Bouya
Ministre à la présidence chargé
de l'Aménagement du territoire
et de la Délégation générale aux
grands travaux.

UNE DÉCENNIE LABORIEUSE

À mon humble avis, la seule histoire vraie est celle qui est écrite par ses propres acteurs, ceux qui l'ont vécue et qui peuvent en témoigner directement, sans falsifier les faits. Car, lorsqu'ils s'inscrivent dans le temps, les faits sont souvent sacrés.

Le temps reste, en effet, ce souverain maître qui donne du sens à la vie tout en lui fixant des bornes. Il définit les parcours, alimente les aspirations au jour le jour, cadre et recadre les événements ainsi que les moments de leur déroulement. Il inspire les espoirs, les projets et, quelquefois, les regrets.

Mais c'est l'homme qui lui donne plus ou moins de contenu, selon les circonstances et les époques. A l'intérieur de cette fuyante et impalpable notion coexistent notre passé, notre présent et notre futur. Prendre le temps, c'est accepter de bâtir pierre par pierre. C'est construire, reconstruire et restaurer en poursuivant un objectif. Tel est celui que s'est fixé le président de la République, Denis Sassou N'Guesso, en créant la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), le 3 décembre 2002.

Aujourd'hui, celle-ci vient de fêter ses dix ans. Dix ans, c'est 120 mois. Dix ans, c'est 520 semaines. Dix ans, c'est 3 650 jours. Dix ans, c'est 87 600 heures. Dix ans. Voilà effectivement une décennie que le président Denis Sassou N'Guesso s'attelle à concrétiser son ambition de moderniser le Congo pour en faire un pays émergent.

Ce laps de temps a déjà porté ses fruits : depuis 2002, plus de 1 000 kilomètres de routes ont été bitumés. Huit aéroports, quelque 200 bâtiments administratifs, une douzaine d'usines et de systèmes d'adduction d'eau, mais aussi plusieurs barrages hydroélectriques, dont celui d'Imboulou, d'une capacité de 120 mégawatts (MW), ont été construits. D'autres, comme celui de Moukoulou, d'une capacité de 78 MW, ont été réhabilités ou, comme celui de Liouesso (19 MW), mis en chantier. Enfin, plus de 700 kilomètres de lignes électriques ont été installés, ainsi que 1000 kilomètres de fibre optique raccordés aux centraux New Generation Network.

Ces résultats tangibles nous montrent que les hommes ne s'affirment dans l'histoire que par le travail, la persévérance et la détermination. Et que le progrès, lui, ne s'accomplit ni dans le désordre ni dans l'impatience, mais grâce à un objectif préalablement défini qui prend en compte l'intérêt de chacun pour en faire un bien commun. Le président Denis Sassou N'Guesso construit actuellement l'avenir du pays. C'est un effort essentiel, indéniable et louable vers le progrès, la prospérité et le rayonnement du Congo. Face au caractère toujours capricieux et incertain du temps, aux jugements souvent hâtifs de l'Homme, aux imprécisions et aux aléas du climat tropical, puisse alors la nouvelle décennie qui s'ouvre nous aider à demeurer fidèles aux orientations du président de la République.

A DECADE OF DEDICATION

In my humble opinion, the only true story is one that is written by its own characters, those who lived it and who can testify directly, without falsifying the facts. Because, when they are inscribed in the passage of time, the facts are often sacred.

Time is indeed the sovereign master who gives meaning to life while fixing its milestones. It defines the journey, fueling aspirations from day to day, aligning and realigning events and the moments of their progress. It inspires hopes, dreams and, sometimes, regrets.

But it is man who gives it content, sometimes more, sometimes less, depending on the circumstances and era. Within this elusive and intangible concept our past, our present and our future coexist. Taking our time is accepting that we must build stone by stone. Build, rebuild and restore while pursuing a goal. This is the way chosen by our president, Denis Sassou Nguesso, in creating the General Delegation for Major Public Works (DGGT) on 3 December 2002. Now it has just celebrated its tenth anniversary. Ten years is 120 months. Ten years is 520 weeks. Ten years is 3,650 days. Ten years is 87,600 hours. Ten years. This has indeed been a decade in which President Denis Sassou Nguesso is working to achieve his ambition of modernizing the Congo to make it an emerging country.

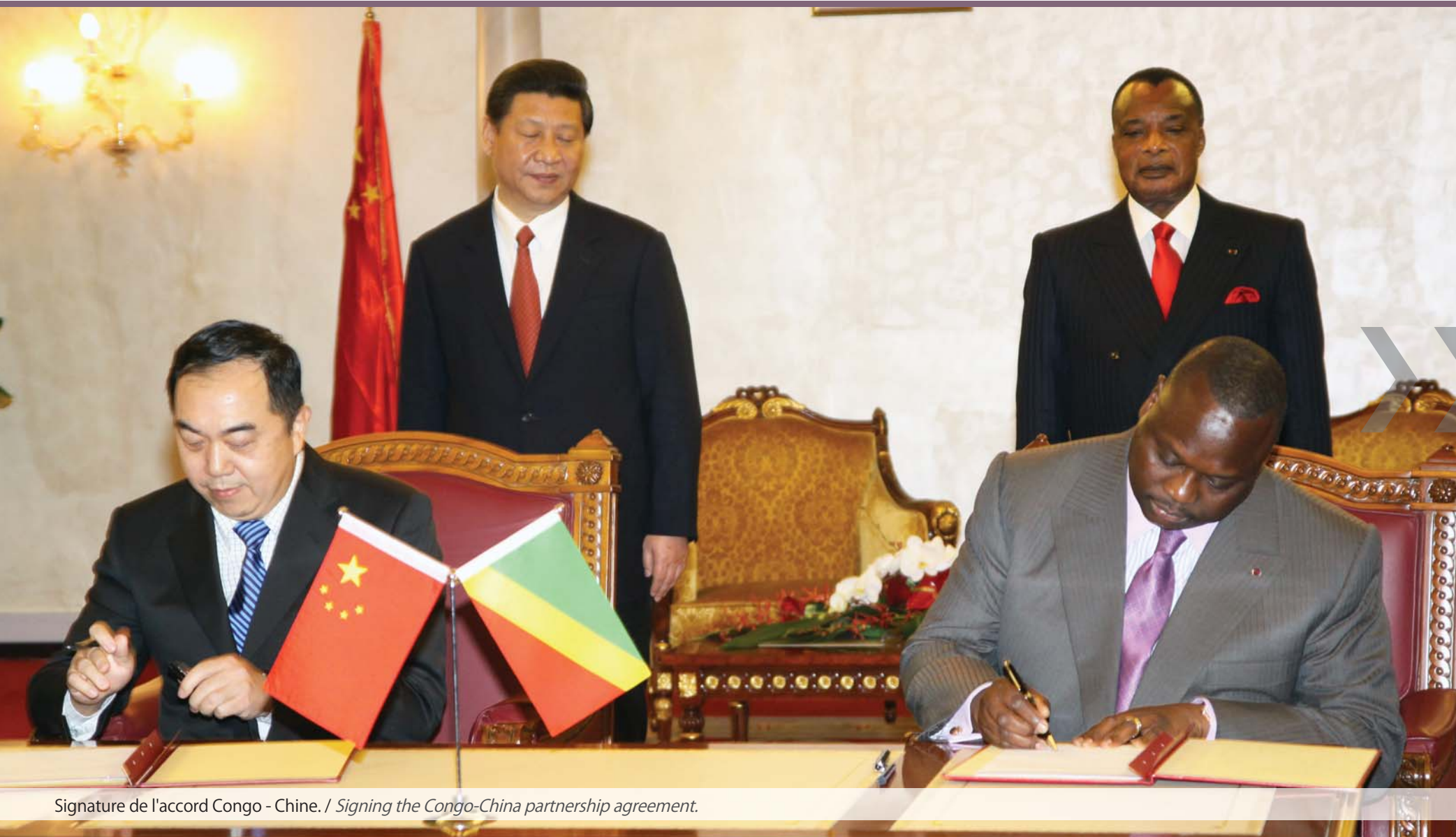
This period of time has already borne fruit: since 2002, more than a thousand kilometers of roads have been paved. Eight airports, some two hundred administrative buildings, ten or more factories and water supply systems, but also several hydroelectric dams, including Imboulou, with a capacity of 120 megawatts (MW), were built. Others, such as Moukoulou, with a capacity of 78 MW, have been rehabilitated or new construction started, like that of Liouesso (19 MW). More than seven hundred kilometers of power lines were installed, along with a thousand kilometers of optical fiber connected to the central New Generation Network. These tangible results show that men make their mark on history through work, perseverance and

determination. And that progress will not be made in disorder or impatience, but only with a predefined objective which takes into account the interest of each for a common good. President Denis Sassou Nguesso is currently building the country's future. It is an essential, undeniable and commendable effort towards Congo's progress, prosperity and influence. Facing time's forever fickle and uncertain character, man's often hasty judgments, the inaccuracies and uncertainties of the tropical climate, let the new decade underway help us to remain faithful to the standpoints of the President of the Republic.



As the silhouette of the yacht at sea is etched on the horizon, so Congo's entrance into a new era is emerging. Ideally, everyone should seize a task and accomplish it, in order to better prepare the next stage of the journey.

Jean-Jacques Bouya
Minister at the Presidency
for Spatial Planning
and Delegate-General
for Major Public Works



Signature de l'accord Congo - Chine. / Signing the Congo-China partnership agreement.

CONGO-CHINE LE PARTENARIAT STRATÉGIQUE CONGO BRAZZA, UNE OPPORTUNITÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT DU CONGO

Dans le cadre de la coopération Sud-Sud, le Congo et la Chine entretiennent, depuis environ cinquante ans, des relations diplomatiques, économiques et commerciales très fructueuses qui représentent une véritable opportunité pour le développement socio-économique du Congo. Depuis la mise en œuvre du partenariat stratégique entre les deux pays en 2006, celles-ci se sont, par ailleurs, considérablement renforcées. Aujourd'hui, le Congo bénéficie ainsi d'importants investissements chinois qui lui permettent d'exécuter un vaste programme d'équipement et d'aménagement du territoire.

Les premiers fruits de la coopération entre le Congo et la Chine, débutée il y a une cinquantaine d'années, sont encore visibles aujourd'hui : on pense notamment au barrage hydroélectrique de Moukoulou (74 MW), aux centres hospitaliers de Makékélékélé et de Talangai, respectivement dans les

1^{er} et 6^e arrondissements de Brazzaville, ou encore à l'académie militaire Marien Ngouabi.

Tout au long de ces cinquante années, plusieurs projets structurants ont été réalisés. Parmi eux figurent la construction du barrage

hydroélectrique d'Imboulou (120 MW) et de ses lignes très haute tension, des routes Pointe-Noire-Brazzaville, Owando-Makoua-Ouessou et Obouya-Boundji-Okoyo-frontière du Gabon, mais aussi la modernisation des infrastructures aéroportuaires de Brazzaville et d'Ollombo, la



Turbines du barrage de Moukoulou. / Turbines at the Moukoulou dam.

*Les premiers fruits de la coopération entre le Congo et la Chine, il y a une cinquantaine d'années, sont encore visibles aujourd'hui comme le **BARRAGE HYDROÉLECTRIQUE DE MOUKOULOLOU***

BRAZZAVILLE-BEIJING STRATEGIC PARTNERSHIP: A PERFECT DEVELOPMENT OPPORTUNITY FOR CONGO

Congo and China have enjoyed successful diplomatic, economic and trade relations for over 50 years, now strengthened by a strategic partnership implemented in 2006, a real opportunity for Congo's socio-economic development.

The new partnership agreement signed by presidents Denis Sassou Nguesso and Xi Jinping signals the start of numerous projects – 200 council homes, the Mpila school complex, the Liouesso hydroelectric plant, the Oyo and Pointe-Noire ports – all which fall into President Sassou Nguesso's vision of viable basic infrastructure for Congo, a guarantee of emergence and sustainable development.

China also trains Congolese staff. In 2009, twenty Congolese electrical and telecommunications technicians underwent training in China and Switzerland, and in 2011, an agreement between Congo and China Road & Bridge Corporation (CRBC), via the General Delegation of Major Public Works (DGGT), secured training for 100 Congolese construction workers at a Chinese university. The CRBC is also building a construction industry school in Oyo.

Huawei, awarded the nationwide telecommunications network project, took 39 Congolese technicians to China for training in fiber optic network management and related telecom activities and are building an ICT training center in Mongouni.



Maquette de Liouesso. / Model of the Liouesso hydroelectric dam.

Les récents accords prévoient la construction de la centrale hydroélectrique de Liouesso...

construction de la deuxième usine de traitement d'eau potable de Djiri, ainsi que la réhabilitation de la première. À Oyo, des logements sociaux et un hôpital général ont également été construits et le projet de couverture nationale en télécommunications a vu le jour.

À ces grandes réalisations s'ajoutent, aujourd'hui, de nouveaux projets qui s'inscrivent, eux, dans le cadre des récents accords de partenariat stratégique signés entre les présidents Denis Sassou N'Guesso et Xi Jinping. Il s'agit de la réhabilitation des 200 logements sociaux et de la construction du complexe scolaire de Mpila, de la construction de la centrale hydroélectrique de Liouesso, de l'édification du port d'Oyo et de celle du port minéralier de Pointe-Noire. Tous ces projets intègrent la vision du président de la République de doter le Congo d'infrastructures de base viables, gage de l'émergence et du développement durable du pays.

Outre la réalisation de ces grands ouvrages, la Chine intervient également dans la formation des cadres congolais, l'objectif étant de doter le pays de professionnels compétents capables d'exploiter les infrastructures construites et d'en garantir la qualité. Dans cette perspective, de nombreux Congolais ont été formés en Chine - d'autres le sont actuellement -, notamment dans le secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP).

Ainsi, en 2009, dans le cadre du projet « Lignes et postes » associé à la centrale hydroélectrique d'Imboulou (120MW) dont l'inauguration a eu lieu en mai 2011, 20 ingénieurs et techniciens congolais ont suivi des stages de formation en Chine et en Suisse sur le "dispatching" du courant, la protection du réseau, les télécommunications, la gestion des postes de distribution et la maintenance des lignes.

En juillet 2011, l'État congolais, par le biais de la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), a, en outre, signé une convention de formation de 100 Congolais dans le secteur du bâtiment et des travaux publics avec l'entreprise chinoise China Road and Bridge Corporation (CRBC). L'université de Chann, où se déroule la formation pour une durée

de cinq ans, les accueille par groupe de 20 chaque année. Afin d'appuyer la formation des cadres intermédiaires, la CRBC s'est, par ailleurs, engagée à construire une école des métiers du bâtiment à Oyo, dans le département de la Cuvette.

Dans la même perspective, la société Huawei, adjudicataire du projet de couverture nationale en télécommunications, a assuré en Chine la formation de 39 Congolais en gestion des réseaux de fibre optique, de faisceaux hertziens, de réseaux cœur de chaîne NGN, de réseaux d'accès, de commutation des données, de réseaux mobiles CDMA 2000, de réseaux intelligents IN et de réseaux intelligents SCMSC. Cette société construit également, sur l'ancien site de la station terrienne de Mongouni, au nord de Brazzaville, un centre de formation spécialisé dans les nouvelles technologies.



Logements de Mpila. / Housing in Mpila.

... et la construction du complexe scolaire de Mpila.

CONGO-CHINE IMPACT DU PARTENARIAT STRATÉGIQUE

Sur le plan des infrastructures de base, le Congo s'est doté de 415 km de nouvelles routes bitumées en 10 ans. Grâce à la poursuite des projets routiers Dolisie-Brazzaville (378 km), Okoyo-frontière du Gabon (98 km) et Mambili-Ouessou (199 km), ce réseau sera porté, dans quelques années, à 1100 km environ. En plus de faciliter la circulation des biens et des personnes sur le territoire congolais, il permettra au pays de retrouver sa vocation de transit en Afrique centrale, dans le cadre de la diversification de l'économie nationale amorcée par le chef de l'Etat.

Ce potentiel sera, par ailleurs, encore renforcé par l'exécution de différents projets d'intégration sous-régionale, comme la construction des routes Ketta-Djoum - dans le nord - et Dolisie-Doussala (voir page 35) - dans le sud -, toutes deux réalisées grâce à des financements conjoints de la Banque africaine de développement (BAD) et de l'Etat du Congo. Il en est de même pour la construction du pont route-rail entre Brazzaville et Kinshasa (voir page 30).

Quant à la mise en service du premier module des installations terminales de l'aéroport international Maya-Maya, à Brazzaville, elle a permis d'élever la capitale congolaise au premier rang des plateformes aéroportuaires d'Afrique centrale et de la zone CEMAC (statistiques 2011), grâce à une hausse du trafic passagers estimé à un million de voyageurs/an.

Le développement de cette économie de services permettra au Congo de disposer d'une nouvelle source de revenus fiable, rentable et pérenne, en plus de l'exploitation du pétrole, du bois et des ressources minières et agricoles nationales.

IMPACT OF CONGO-CHINA STRATEGIC PARTNERSHIP

The road network will grow to 1,100 km, with the Dolisie-Brazzaville (378 km), Okoyo-Gabon Border (98 km) and Mambili-Ouessou (199 km) roads, facilitating transport and making the country a Central African transit point, in line with the diversification of the national economy initiated by the head of state.

Strengthening this potential are sub-regional integration projects, like the Ketta-Djoum and Dolisie-Doussala roads, and the Brazzaville-Kinshasa road-rail bridge, built with joint African Development Bank (AfDB) and Congo state funding. The new Maya-Maya airport terminal boosted traffic to a million passengers a year making it the leading Central African and CEMAC zone airport.

Developing the service economy in Congo will provide a new source of reliable, profitable and sustainable revenue, over and above oil, timber, mining and agricultural resources.



Signature entre Denis Sassou N'Guesso et les hommes d'affaires Russes.
President Denis Sassou Nguesso signing agreements with Russian businessmen.

CONGO-TURQUIE LES TURCS ET LES RUSSES INVITÉS À INVESTIR AU CONGO

Afin de mettre en œuvre les engagements pris par le président de la République, Denis Sassou N'Guesso, lors de ses visites à Moscou, Ankara et Istanbul en décembre 2012, Jean-Jacques Bouya, ministre à la présidence chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), a multiplié les réunions de travail avec des investisseurs souhaitant s'implanter au Congo.

Pour donner un contenu pratique aux accords signés par le président Denis Sassou N'Guesso avec les partenaires économiques russes et turcs du Congo, le ministre Jean-Jacques Bouya, en sa qualité de chef de la partie congolaise des groupes de travail conjoints, a organisé en deux volets son séjour en Russie et en Turquie.

Manager les experts congolais en vue de la conception des accords

À Moscou, le ministre de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), Jean-Jacques Bouya, a conduit les travaux des experts russes et congolais qui ont principalement porté sur la construction d'un

oléoduc de 1000 km de long entre Pointe-Noire, Brazzaville et Ouessou. Ces réunions ont débouché sur la signature de plusieurs accords par les deux présidents qui consacrent le rapprochement entre la société russe Sroytransgaz et la Société nationale des pétroles du Congo (SNPC), en vue d'une coopération plus active entre les deux pays dans le secteur des hydrocarbures.

CES RÉUNIONS ONT DÉBOUCHÉ SUR LA SIGNATURE DE PLUSIEURS ACCORDS PAR LES DEUX PRÉSIDENTS

Les rencontres avec les partenaires et les visites de terrain

Dans les capitales russe et turque, Jean-Jacques Bouya a rencontré des experts, des opérateurs économiques et plusieurs autres personnalités dont le champ d'action s'étend au domaine de l'aménagement du territoire et des grands travaux.

Le ministre et sa délégation ont notamment visité les ateliers de l'entreprise turque Summa, spécialisée dans la construction des logements. Jean-Jacques Bouya s'est aussi entretenu avec M. Ersin Zekeriya Oktem, directeur général de la société turque Yeditepe Construction Group, sur des aspects techniques et financiers du projet de construction de 5 000 logements destinés aux sinistrés du 4 mars 2012, à Kintélé.

Satisfait des rencontres et du contenu des échanges qu'il a eus lors du forum économique organisé à Istanbul en l'honneur du président Denis Sassou N'Guesso par la Confédération des hommes d'affaires et des industriels de Turquie, le ministre Jean-Jacques Bouya a déclaré que le séjour du président congolais en Russie et en Turquie avait été très enrichissant.

**JEAN-JACQUES BOUYA
A DÉCLARÉ QUE LE
SÉJOUR DU PRÉSIDENT
CONGOLAIS EN TURQUIE ET
EN RUSSIE AVAIT ÉTÉ TRÈS
ENRICHISSANT.**

CONGO-TURQUIE TURKEY AND RUSSIA INVITED TO INVEST

Following President Denis Sassou Nguesso's trips to Moscow, Ankara and Istanbul in December 2012, Minister Jean-Jacques Bouya has stepped up meetings with Russian and Turkish investors.

In order to implement the agreements Russian and Turkish economic partners, Minister Bouya visited Russia and Turkey in his capacity as the Congolese head of joint working groups.

Guide Congolese experts in drawing up agreements

In Moscow, Minister Bouya's discussions with Russian and Congolese experts on the proposed 1,000 km long pipeline between Pointe-Noire, Brazzaville and Ouessou led to the signing of several agreements. A rapprochement between Russia's Sroytransgaz and Congo's National Oil Company (SNPC) signifies more oil sector cooperation between the two countries.

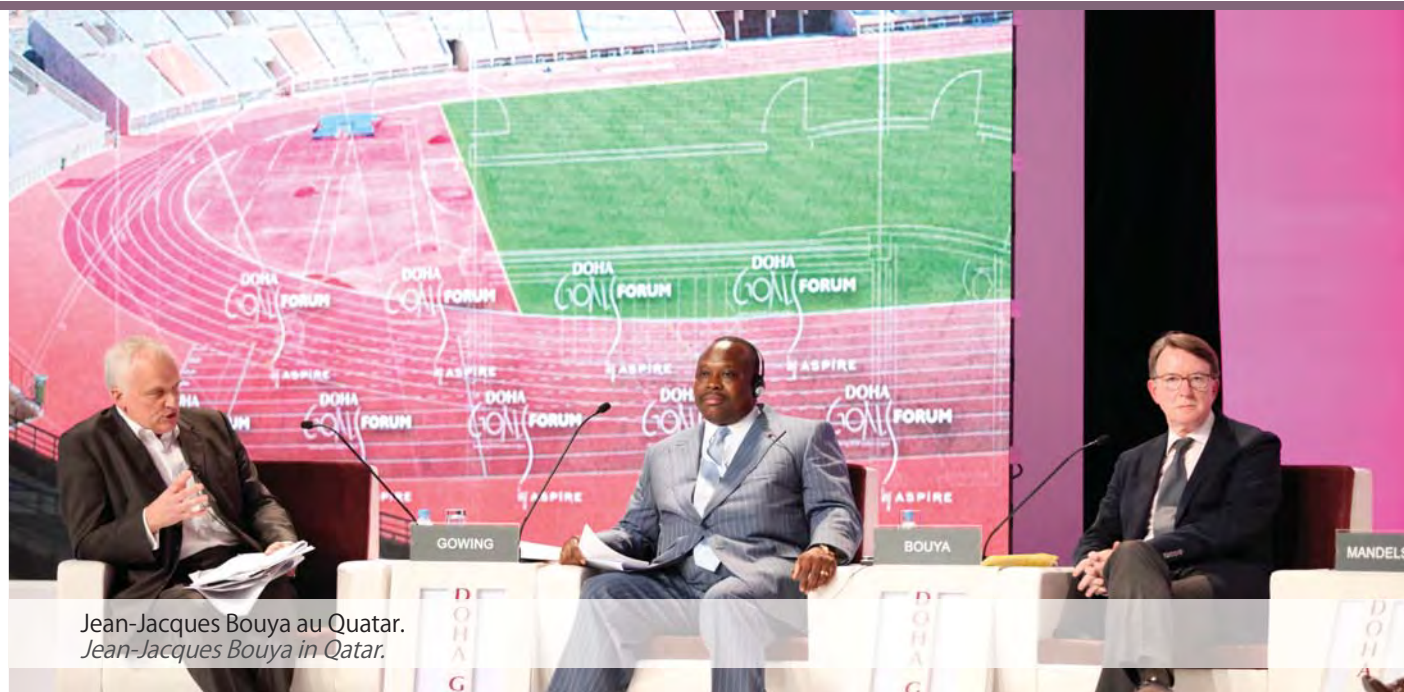
Meetings with partners and field visits

In Turkey, Minister Bouya and his delegation met with housing construction specialist Summa, and Yeditepe Construction Group CEO, Mr. Ersin Zekeriya Oktem, on technical and financial aspects of 5,000 homes for the Kintele munitions blast victims.

Satisfied with the meetings held during the business forum organized in Istanbul by the Turkish Confederation of Businessmen and Industrialists (TUSKON), Minister Jean-Jacques Bouya said President Denis Sassou Nguesso's trips to Russia and Turkey were very rewarding.



À Istambul, visite de Jean-Jacques Bouya sur le terrain.
Jean-Jacques Bouya on an Istanbul field trip.



Jean-Jacques Bouya au Qatar.
Jean-Jacques Bouya in Qatar.

CONGO-QATAR LE MINISTRE JEAN-JACQUES BOUYA AU DOHA GOALS FORUM

Du 10 au 12 décembre 2012, le ministre à la présidence chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), Jean-Jacques Bouya, a participé au Doha Goals Forum. Un événement consacré aux investissements dans les grandes infrastructures sportives dont la renommée peut se mesurer au nombre et à la qualité des personnes qui y ont pris part.

Organisé à Doha, au Qatar, le Doha Goals Forum a regroupé plus de 3 000 experts, professionnels et investisseurs du monde entier sous la tutelle de l'émir, Cheikh Hamad Ben Khalifa Al-Thani.

Durant trois jours, de nombreuses personnalités se sont succédé à la tribune, s'exprimant tour à tour sur une thématique, une politique ou une expérience dans le domaine du sport.

À cette occasion, le président gabonais Ali Ben Bongo-Ondimba a évoqué celle de son pays, montrant sa volonté croissante d'investir dans le sport. Il a également profité de son intervention pour mettre en exergue l'organisation réussie de la Coupe d'Afrique des nations de football Gabon-Guinée équatoriale 2012.

L'ancien président français Nicolas Sarkozy, qui participait lui aussi à la manifestation, s'est interrogé pour sa part sur les habitudes acquises en matière d'organisation des grands

rendez-vous sportifs internationaux, fustigeant les calendriers des Jeux olympiques et de la Coupe du monde de football. Une critique que n'a guère appréciée Sepp Blatter, le président de la Fédération internationale de football Association (Fifa), qui s'est attaché à défendre les grands principes de son organisation.

Quant à Jean-Jacques Bouya, l'émissaire du président congolais Denis Sassou N'Guesso, il a profité de sa présence au Qatar, qui accueillera la Coupe du monde de football en 2022, pour plaider en faveur d'investissements dans de grandes infrastructures sportives au Congo.

Depuis l'organisation des premiers Jeux africains, en 1965, le pays mise, en effet, sur les investissements sportifs intelligents dont l'utilisation ne se limite pas à leur seule vocation sportive.

" De tout temps, les infrastructures sportives construites au Congo ont

*Jean-Jacques Bouya,
l'émissaire du président
congolais Denis Sassou
N'Guesso, a profité de sa
présence au Qatar
pour plaider en faveur de
nouveaux
investissements dans de
grandes infrastructures
sportives au Congo.*

servi à la solidarité administrative, à l'éducation, à la société. Et celles qui sont actuellement en chantier, comme le complexe olympique de Kintélé, le seront davantage encore ", a précisé à ce propos Jean-Jacques Bouya lors de sa présentation de l'expérience congolaise en matière d'investissements dans le sport.

Pragmatique s'il en est, le Doha Goals Forum, qui a permis à la délégation congolaise de nouer de nombreux contacts en vue des 11e Jeux africains de 2015, a été organisé en plusieurs panels (finance, investissement, olympique, etc.) traitant des différents enjeux liés à la pratique du sport. Chacun d'eux a donné lieu à des débats portant sur de nombreuses disciplines sportives avec, en toile de fond, la perspective de trouver des solutions pratiques au financement du sport.

Sollicité par de nombreuses personnalités et plusieurs médias comme la célèbre chaîne Al-Jazeera après son intervention devant l'émir du Qatar, le ministre Jean-Jacques Bouya a précisé que le Congo avait tout à gagner de la multiplication des investissements dans les infrastructures sportives, dans l'optique des célébrations du 50^e anniversaire des Jeux africains qui se déroulera à Brazzaville, en 2015.

CONGO-FRANCE LES HOMMES D'AFFAIRES FRANÇAIS ENTENDENT RENFORCER LEUR PRÉSENCE

Les hommes d'affaires congolais et français ont beaucoup échangé ces derniers mois. Après s'être rencontrés à Brazzaville, le 26 septembre 2012, ils se sont à nouveau réunis à Paris, le 9 avril 2013, lors de la visite officielle en France du président congolais Denis Sassou N'Guesso.

En septembre dernier, la délégation du Mouvement des entreprises de France (Medef) conduite par Patrick Lucas, le président du comité Afrique de l'organisation et le vice-président du Medef International, s'est entretenue avec le ministre à la présidence chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), Jean-Jacques Bouya.

Après s'être imprégnée des atouts et des possibilités d'investissement sur place, la délégation du Medef a fait part de son souhait de participer au développement du Congo en investissant dans le pays pour en maintenir la stabilité économique. Le même souhait a été réitéré lors de la rencontre de Paris.

Le renforcement des capacités des Congolais évoluant dans l'entrepreneuriat, la pérennisation des ouvrages, la réalisation d'infrastructures de qualité ainsi que bien d'autres sujets liés aux affaires ont également été évoqués.

CONGO-QATAR MINISTER JEAN-JACQUES BOUYA AT DOHA GOALS FORUM

From 10 to 12 December 2012, Jean-Jacques Bouya, the Minister at the Presidency for Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works (DGGT), attended the Doha Goals Forum, an event dedicated to sports infrastructure investment.

Held in Doha, Qatar, the Doha Goals Forum, under the auspices of the Emir Sheikh Hamad bin Khalifa Al-Thani, was attended by more than 3,000 experts, professionals, sporting personalities and investors from around the world. President Ali Ben Bongo Ondimba spoke of Gabon's increasing desire to invest in sport after the successful Gabon-Equatorial Guinea 2012 African Cup of Nations while former French President Nicolas Sarkozy questioned the timing of the Olympics and the FIFA World Cup. Minister Jean-Jacques Bouya, representing Congo, took advantage of

the event to advocate for investment in large sports infrastructure in Congo, saying "Sports facilities in Congo have always served administrative solidarity, education and society. And those that are under construction, like the Kintele Olympic complex, will do so even more".

After his speech to the Emir, Minister Jean-Jacques Bouya told media that Congo had everything to gain from increased investment in sports infrastructure, with the 50th anniversary of the All Africa Games being held in Brazzaville in 2015.

CONGO-FRANCE FRENCH BUSINESS TO STRENGTHEN ITS PRESENCE

Congolese and French business delegations met in Brazzaville on 26 September 2012 and again in Paris on 9 April 2013, during President Denis Sassou Nguesso's official French visit.

A French Business Movement (MEDEF) delegation led by Patrick Lucas, chairman of its Africa committee and vice president of MEDEF International, met with Minister Jean-Jacques Bouya in September.

The MEDEF delegation expressed its desire to contribute to Congo's development and economic stability through investment. Congo's improvements in entrepreneurship, sustainability, implementation of quality infrastructure and other business-related issues were also discussed.



BILAN LA DGGT DIX ANS DE RÉALISATIONS SUR TOUS LES FRONTS

Créée par le décret n° 2002-371 du 3 décembre 2002, réorganisée par le décret n° 2009-158 du 20 mai 2009, la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), chargée de la passation et de l'exécution des contrats de marchés publics et des contrats de délégation de service public de l'Etat, a célébré ses 10 ans d'existence, le 4 février 2013.

À l'occasion des festivités organisées pour le 10e anniversaire de la création de la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), une journée portes-ouvertes a eu lieu à l'auditorium du ministère des Affaires étrangères.

Elle était co-présidée par les ministres d'État Aimé Emmanuel Yoka et Gilbert Ondongo, respectivement ministre de la Justice et des Droits humains et ministre de l'Economie, des Finances, du Plan, du Portefeuille public et de l'Intégration, ainsi que par le ministre à la présidence chargé

de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, Jean-Jacques Bouya. Plusieurs autres membres du gouvernement, ainsi que de nombreux diplomates étrangers en poste au Congo, ont également honoré la cérémonie de leur présence.

Plusieurs temps forts ont ponctué l'événement, dont l'objectif était d'évaluer les réalisations de la DGGT depuis sa création, le 3 décembre 2002, et de se projeter dans l'avenir.

Une cérémonie émouvante

La présentation par le ministre à la présidence chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, Jean-Jacques Bouya, des réalisations et des actions menées par son département entre 2002 et 2012, l'évocation de l'évolution de la DGGT par le ministre d'État Aimé Emmanuel Yoka, ainsi que la dédicace du grand livre souvenir de la structure et l'exposition photos et vidéos restent des moments forts de la cérémonie. Cet anniversaire



Route Pointe-Noire / Dolisie.
Pointe-Noire/Dolisie road.

a notamment permis au public d'apprécier l'évolution du pays à travers la réalisation de nombreux chantiers.

La célébration du 10e anniversaire de la DGGT a également fait l'objet d'une émission interactive organisée dans la salle de spectacles de la télévision nationale. Présentée par Denise Epote, de TV5 Afrique, accompagnée de trois confrères congolais, la table ronde a eu pour principal invité le ministre de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, Jean-Jacques Bouya. Le ministre de l'Agriculture et de l'Elevage, Rigobert Maboundou, les présidents des commissions économie et finances de l'Assemblée nationale et du Sénat, Maurice Mavoungou et Nick Fylla de Saint-Eudes, ainsi que

le président de la Coordination des associations et réseaux de la société civile du Congo (Caresco), Martin Itoua, étaient présents à ses côtés.

Routes et aéroports sortent de terre

La célébration du 10e anniversaire de la création de la DGGT a donné lieu à la présentation de plusieurs ouvrages réalisés ou en cours de réalisation.

Au cours des dix dernières années, 8 aéroports ont ainsi été réhabilités ou construits au Congo : les aéroports de Maya-Maya, à Brazzaville, de Pointe-Noire et d'Ollombo, dans les Plateaux, celui de Ouessou, dans la Sangha, celui de Ngot Nzoungou, à Dolisie, dans le Niari, celui d'Indanga, à Owando, dans la Cuvette, mais aussi l'aéroport Marien

Ngouabi, à Impfondo, dans la Likouala, et celui d'Ego, dans la Cuvette ouest.

Le réseau routier du pays, de son côté, a connu une grande transformation. Plus de 1000 km de routes de toutes catégories (routes nationales, routes préfectorales et routes sous-régionales) ont été réhabilités et/ou bitumés. En zone urbaine, notamment dans les grandes agglomérations où le processus de municipalisation accélérée est entré en vigueur, plusieurs axes routiers ont également fait l'objet de travaux d'aménagement.

L'élargissement et la réhabilitation de la RN2 deviennent réalité

La route nationale n°2 est actuellement en cours d'élargissement entre Brazzaville et Ollombo, sur les tronçons Djiri-Ingha, Etsouali-Ngo et Gamboma-Ollombo.

Sur cet axe qui relie Brazzaville à Ouessou - à 800 km au nord de la capitale - en passant par les villes de Ngo, Gamboma, Oyo, Owando et Makoua, les travaux sont exécutés par tronçons. Ils concernent aussi la bretelle Mambili-Ouessou, longue de 198 km.

En ce qui concerne les routes d'intérêt communautaire enfin, notamment les sections Obouya-Boundji-Okoyo-frontière du Gabon, Sibiti-Mapati-Zanaga et Ketta-Djoum, les travaux se déroulent normalement.

*Dédicace du Grand livre d'or
par Jean-Jacques BOUYA,
ministre à la présidence,
chargé de l'aménagement
du territoire et de la DGGT.*

*Jean-Jacques Bouya,
Minister at the Presidency
for Spatial Planning and
Major Public Works, signs
the Souvenir Book.*





Vue aérienne du barrage hydroélectrique d'Imboulou.
Aerial view of the Imboulou hydroelectric dam.

L'eau et l'électricité ne sont plus un luxe

De la même manière qu'une avancée significative a été enregistrée ces cinq dernières années en matière d'accès à l'eau potable à Brazzaville avec la construction d'une dizaine d'usines de production d'eau potable, de potablocs et de réservoirs, de grands progrès ont été effectués en ce qui concerne l'accès à l'électricité.

Le réseau de lignes très haute tension (THT) a été étendu sur tout le territoire national - il est passé de 800 à 1500 km -, tout comme celui des lignes haute, moyenne et basse tension. Le barrage hydroélectrique d'Imboulou, d'une capacité de 120 MW, la centrale électrique de Mpila (32,5 MW), le centre national de « dispatching » de Djiri ainsi que de nombreux postes de transformation THT ont, par ailleurs, été construits, tandis que le barrage de Moukoulou (74 MW) a, lui, été réhabilité et le réseau national de distribution électrique étendu. Tous ces ouvrages s'inscrivent

dans le projet de " grand boulevard énergétique " prôné par le président de la République, Denis Sassou N'Guesso, qui vise une électrification de 90 % du pays à l'horizon 2025.

L'espoir renaît dans la chaîne des transports et dans les télécoms

Dans le secteur ferroviaire, l'effort a notamment porté sur le Chemin de

fer Congo-Océan (CFCO), qui dispose désormais de 25 locomotives. Un chiffre qui reste certes inférieur

UNE AVANCÉ SIGNIFICATIVE CES CINQ DERNIÈRES ANNÉES EN MATIÈRE D'ACCÈS À L'EAU POTABLE



Lignes haute tension à Imboulou. High-tension power lines in Imboulou.

aux 48 locomotives sur lesquelles il pouvait compter en 1986, mais qui est bien supérieur aux 5 seulement qui lui restaient au sortir de la guerre. Concernant le transport maritime, d'importants aménagements consentis sur la Porte océane ont permis d'agrandir le Port autonome de Pointe-Noire, qui peut désormais accueillir des navires de grande capacité dont le tirant d'eau est de l'ordre de 16 mètres.

Quant à la connexion du Congo à la fibre optique, près de 1 000 km de câbles ont déjà été installés. La station terminale de Matombi, à Pointe-Noire, pourrait être mise en service dans les mois qui viennent.

DGGT, TEN YEARS OF ACHIEVEMENT ON ALL FRONTS

Created by Decree N°2002-371 of 3 December 2002 and reorganized by Decree N°2009-158 of 20 May 2009, the General Delegation of Major Public Works (DGGT), responsible for the procurement and execution of public contracts and public service concession contracts, celebrated its 10th Anniversary on 4 February 2013.

The Ministry of Foreign Affairs hosted the celebration, presided over by Ministers of State Aimé Emmanuel Yoka and Gilbert Ondongo, as well as Jean-Jacques Bouya, Minister at the Presidency for Spatial Planning and the DGGT and attended by members of government and foreign dignitaries.



Atterage de la fibre optique. Fiber optic cable landing point.

High-profile event

Highlights of the event were Minister Bouya's presentation of DGGT works, a talk by Minister Yoka on its creation and growth, the dedication of a souvenir book and a photo and video exhibition emphasizing Congo's development through DGGT projects.

These were showcased in a special television program, presented by Denise Epote of TV5 Africa and featuring guests DGGT Delegate General Minister Bouya, Agriculture & Livestock Minister Rigobert Maboundou, Economic & Finance Commission presidents Maurice Mavoungou and Nick Fylla de Saint-Eudes, as well as Martin Itoua, president of the congress of civil society associations and networks (CARESCO).

Roads and airports

Since its inception, the DGGT has coordinated the construction or rehabilitation of eight airports in Congo: Maya-May in Brazzaville, Pointe-Noire, Ollombo, Ouessou, Ngot Nzoungou, Indanga, Marien Ngouabi and Ego.

Over 1,000 km of national, sub-regional and urban roads have been built, paved or rehabilitated and roadworks are ongoing. These include the RN2 extension between Brazzaville and Ollombo, the Brazzaville-Ouessou road, and the Obouya-Boundji-Okoyo-Gabon border, Sibiti-Mapati-Zanaga and Ketta-Djoum highways.

Water and electricity

Just as the 10 or so water plants, mobile water production units and dams brought running water to Brazzaville households over the past five years, similarly great strides are being made in electricity supply.

The network of extra-high, high, medium and low voltage power lines grew from 800 to 1,500 km and extends across the country, transmitting electricity produced and distributed by the recently built or rehabilitated hydroelectric dams (eg: Imboulou and Moukoulou) and power stations (Djiri). This falls within President Denis Sassou Nguesso's "high energy boulevard" aimed at electrifying 90% of the country by 2025.

Transport and telecommunications

The Congo-Ocean Railway Company (CFCO) currently has 25 locomotives, down from the 48 in 1986 but well above the five at the end of the war.

Shipping is set to grow with the expansion of the Port of Pointe-Noire, now able to accommodate large vessels with a draft of up to 16 meters.

Congo has 1,000 km of fiber optic cable already installed and the Matombi terminal station at Pointe-Noire will soon be operational.



Usine de fabrication de tôle à Maloukou. Sheet metal factory in Maloukou.

INDUSTRIE LA ZONE DE MALOUKOU BIENTÔT MISE EN SERVICE

Les travaux de la zone industrielle de Maloukou, lancés par le chef de l'État le 7 août 2012, avancent à pas de géant. Le calendrier prévu avec les entreprises adjudicataires est respecté à ce jour, si bien que les usines sortent de terre les unes après les autres. Pour s'en rendre compte, les autorités nationales ont visité le complexe à plusieurs reprises.

Parmi les personnalités ayant récemment visité le complexe en construction figure l'épouse du chef de l'État, Antoinette Sassou N'Guesso, qui s'y est rendue au mois de janvier dernier. Cette visite de la première dame s'est déroulée en compagnie du ministre en charge de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, Jean-Jacques Bouya.

Les travaux de la zone industrielle et commerciale de Maloukou, située à environ 75 km au nord de Brazzaville, doivent notamment déboucher sur la

construction d'usines de fabrication de produits sanitaires en céramique et d'industries de pivot central et de tours métalliques. D'autres usines de fabrication de briques céramiques, de mortier, de galvanisation, de câbles électriques, de peinture et de vernis verront également le jour sur le site, ainsi que des industries de carrelage, de tuiles et de revêtement en céramique et d'emballage pour peintures et mortier. Le dispositif, composé de 16 entités de production, sera complété par des magasins de stockage destinés à abriter la production.

Exécutés par la société brésilienne Asperbras, les travaux sont en bonne voie. Leur coût est estimé à 500 millions de dollars américains, soit environ 250 milliards de francs CFA. Le projet prévoit, en outre, la réalisation de deux voies d'accès au site de Maloukou : la voie d'accès proprement dite, dont les travaux sont réalisés à plus de 66 % par la société SGEC, et le prolongement de la route nationale n°1 entre Pointe-Noire et Brazzaville. Enfin, la délocalisation et la modernisation du village de Maloukou, qui deviendra un grand pôle économique grâce

à la construction d'un port sec et du pont route-rail devant relier la République du Congo à la République démocratique du Congo (RDC), est également programmée.

" Nous pouvons dire que les délais seront tenus (...). A la fin de l'année, toutes les usines seront opérationnelles. L'activité sera très intense ici. Le site générera près de 1900 emplois directs et quelque 10000 emplois indirects. Telle est la raison pour laquelle nous voulons adosser à cette zone industrielle une ville moderne. Nous sommes très satisfaits, à mi-parcours, de l'évolution des travaux ", a précisé le ministre Jean-Jacques Bouya, lors de sa dernière visite sur le site.

Le ministre à la présidence chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux a par ailleurs évoqué, au cours de cette visite, l'occupation anarchique de la zone.

Le chantier mobilise, entre autres, 10 ingénieurs dont huit expatriés, deux designers, 320 ouvriers, 60 techniciens et un médecin.

INDUSTRY MALOUKOU INDUSTRIAL ZONE ON SCHEDULE

Work on the Maloukou Industrial & Commercial Complex, launched by the head of state on 7 August 2012, is advancing in leaps and bounds.

State authorities are following its progress, organizing regular site visits, the most recent being that of First Lady Antoinette Sassou Nguesso in January, accompanied by Jean Jacques Bouya, Minister at the Presidency for Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works (DGGT).

Situated about 75 km north of Brazzaville, the Maloukou Industrial and Commercial Complex is being built by Brazil's Asperbras at a cost of US\$500 million. It will host 16 factories

producing goods ranging from ceramic sanitary ware, tiles and bricks to industrial metal beams, electric cables, paint and packaging.

The project also provides for two access roads, one of which is being partially built by SGEC, as well as the extension of the RN1 between Pointe-Noire and Brazzaville. Maloukou village is being relocated and modernized and is set to become a major business center, with a dry port and a road-rail bridge linking the Republic of Congo with the Democratic Republic of Congo (DRC).

"We can say that deadlines are being kept (...). By the end of the year, all factories will be operational. Activity here will be very intense. The site will generate approximately 1,900 direct

jobs and 10,000 indirect jobs. That is why we want to attach a modern city to the industrial zone. We are very satisfied, mid-term, with the progress of the work," said Minister Bouya.

He also commented on the illegal occupation of the site, where 10 engineers, two designers, 320 laborers, 60 technicians and a doctor are employed.

LE PROJET PRÉVOIT, EN OUTRE, LA RÉALISATION DE DEUX VOIES D'ACCÈS AU SITE DE MALOUKOU



Usine de fabrication tuyaux en PVC. PVC pipe factory.



Vue intérieure de l'usine de fabrication tuyaux en PVC. Interior of the PVC pipe factory.



Projet du complexe sportif de Brazzaville. Model of the Brazzaville sports complex.

COMPLEXE SPORTIF 11^e JEUX AFRICAINS, LES TRAVAUX DE KINTÉLÉ PROGRESSENT

La délégation ministérielle qui a procédé au lancement des travaux de construction du complexe sportif de Kintélé, le 15 janvier dernier, témoigne de la détermination du gouvernement à mener à bien ce projet avec autant d'ardeur que de vigueur.

Accompagnés de nombreuses personnalités du sport congolais, Jean-Jacques Bouya, ministre de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, Pierre Mabiala, ministre des Affaires foncières et du Domaine public, et Léon Alfred Opimbat, ministre des Sports et de l'Education physique, ont honoré de leur présence

la cérémonie de lancement des travaux du complexe olympique de Kintélé.

Confié à la société chinoise Zhengwei Technique, le chantier commence à voir sortir de terre des plateformes et des bâtiments sportifs ainsi que des voiries et divers réseaux.

Parmi les édifices les plus notables qui doivent être construits figurent

un stade omnisports ultramoderne de 60 000 places, un palais des sports, un complexe nautique de 2000 places, un "village des jeux" pouvant accueillir jusqu'à 8 000 athlètes, un terrain de réplique, un complexe hôtelier, 300 logements pour les athlètes et le personnel d'encadrement, un centre médico-social, un bloc administratif, une cafétéria, des commerces, des

espaces d'exposition ainsi que des édifices d'astreinte.

Les travaux du stade sont exécutés par la société China State Construction Engineering Corporation (CSCEC), qui réalise le chantier de la route lourde Pointe-Noire-Brazzaville. La Société anonyme de coopération technique et économique internationale de Chine (Weitec), chargée de la modernisation de l'aéroport international Maya-Maya, construira, elle, le village des jeux.

"Nous n'avons que peu de temps pour réaliser les travaux. Alors

que nous venons de lancer le chantier, tout le monde doit rapidement jouer son rôle pour que les travaux se déroulent normalement. Il nous fallait de grandes sociétés renommées pour réussir cette mission", a indiqué le ministre Jean-Jacques Bouya.

De son côté, le ministre des Sports et de l'Education physique s'est engagé à informer le Conseil supérieur du sport en Afrique (CSSA) de la détermination du gouvernement congolais à exécuter les travaux de ce vaste chantier et de les achever dans les délais.



Le 15 janvier dernier, la composition de la délégation a procédé au lancement des travaux de construction du complexe sportif de Kintélé.

On 15 January this year, the delegation officially launched the construction of the Kintélé Sports Complex

11TH AFRICA GAMES: KINTELE SHAPES UP

Construction of the Kintele Sports Complex was launched on 15 January by Minister Jean-Jacques Bouya and a delegation including Congolese sports personalities, Pierre Mabiala, Minister of Land Affairs & Public Domain, and Léon Alfred Opimbat, Minister of Sport & Physical Education.

The complex, being built by Zhengwei Technique, includes a 60,000-seat multisport stadium, indoor sports arena, a 2,000-seat aquatic center, a Games Village for 8,000 athletes, a practise ground, hotel complex, 300 houses for athletes and support staff, medical center, administrative block, cafeteria, shops, showrooms and standby buildings. The China State Construction Engineering Corporation (CSCEC), who built the highway from Pointe-Noire to Brazzaville, is building the stadium itself, while the games village is being built by Weitec, who modernized the Maya-Maya airport.

"We don't have much time to execute the work. As work has just started, everyone must play their role quickly so that it proceeds normally. We needed large renowned companies to carry out this project successfully," said Minister Bouya. Minister Opimbat sends regular progress reports to the Supreme Council for Sport in Africa (SCSA).



L'Hôtel Alima et sa piscine. *Alima Palace Hotel and pool.*

HÔTELLERIE L'HÔTEL ALIMA PALACE OUVRE SES PORTES

Le chef de l'État, Denis Sassou N'Guesso, s'emploie à développer une industrie touristique et de loisirs devant contribuer au développement d'une économie diversifiée, génératrice de revenus et d'emplois durables. C'est dans cette perspective qu'un hôtel 5 étoiles a été érigé au bord de la rivière Alima, dans le périmètre de la zone économique spéciale d'Oyo-Ollombo.

Avec ses 116 chambres de grand standing et ses six suites présidentielles haut de gamme, l'hôtel Alima Palace trône majestueusement aux portes de la ville d'Oyo, à quelques encablures de la rivière Komo, dans le district d'Ollombo.

L'établissement a été inauguré le 12 mars 2013 en présence du ministre à la présidence chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, Jean-Jacques Bouya, du ministre du Tourisme et de l'Environnement, Josué Rodrigue Nguonimba, et des autorités locales.

"Vous êtes ici au centre du pays. À travers cet édifice situé à égale distance de Pointe-Noire et de Ouesso, vous saurez faire rayonner l'image du pays et apporter aux Congolais tous les touristes qu'ils

attendent", a déclaré Jean-Jacques Bouya en remettant le trousseau de clés de l'hôtel à son collègue du gouvernement.

Estimés à 21 milliards de francs CFA, les travaux de construction de l'hôtel Alima Palace, qui emploie une centaine de Congolais, ont été conduits par le ministère de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, en partenariat avec l'entreprise chinoise Beijing Construction Engineering Group (BCEG).

Lancé en avril 2008, le chantier a mobilisé quelque 100 techniciens et experts chinois ainsi que 300 Congolais. Plusieurs édifices ont été réalisés : un bâtiment principal de type R+4 de 24 m de haut et d'une superficie bâtie de 16 000 m², un bâtiment technique destiné à accueillir les groupes électrogènes et les pompes,

un bâtiment de service et une piscine. Un jet d'eau, deux cours de tennis, une station d'épuration des eaux usées, des parkings pouvant accueillir plus de 200 véhicules et des espaces verts ont également été installés.

Au rez-de-chaussée se trouvent un hall d'accueil avec un ascenseur panoramique, une salle de banquet de 160 places, une salle d'attente, deux restaurants comprenant un espace VIP de 150 places chacun, deux cuisines, une boutique et des toilettes publiques.

Le premier étage abrite une salle de conférence d'environ 150 places, des bureaux, trois magasins, des salles de soin, une pharmacie, deux entrepôts, une salle de jeux, des vestiaires pour hommes et femmes et des toilettes publiques.

Le deuxième étage se compose de



Photos de famille suivie de la remise des clés de l'hôtel par le Ministre Jean Jacques BOUYA au Ministre Josué Rodrigue Nguonimba
During the opening ceremony, Minister Jean-Jacques Bouya handed the hotel keys to Minister Josué Rodrigue Nguonimba.

60 chambres standards, le troisième de 10 suites et de 40 chambres standards. Au quatrième étage enfin se trouvent six appartements de standing présidentiel. Autonome en énergie, l'édifice compte six ascenseurs et quatre escaliers assurant les communications entre les différents niveaux du bâtiment.

L'administration de l'hôtel Alima Palace est assurée par le groupe Pefaco/Sodexh Congo, un groupe hôtelier de renommée internationale. Dans le cadre d'un partenariat public-privé, le groupe s'est vu confier l'exploitation de l'établissement. Son président directeur général, Alain Ferrand, estime que "cet hôtel va améliorer l'offre hôtelière du Congo en quantité parce qu'il s'agit d'un hôtel de grande capacité, mais aussi en qualité au regard des services obéissant aux normes internationales qu'il fournit".

Pour le ministre du Tourisme et de l'Environnement, Josué

Rodrigue Nguonimba, l'hôtel Alima Palace devrait faire l'objet d'une promotion afin qu'il soit connu des touristes et de tous les visiteurs du Congo.

"L'hôtel Alima Palace doit bénéficier de toute la promotion qu'il mérite. C'est pourquoi je demande solennellement aux cadres et aux opérateurs relevant de mon département d'accompagner les gestionnaires de ce nouvel édifice touristique, afin de l'intégrer dans un circuit de commercialisation qui devrait inclure l'utilisation de l'aéroport d'Ollombo et la visite d'autres attractions. Aux travailleurs de cet hôtel, je voudrais simplement dire que vous héritez d'une très belle structure qui sera désormais, pour vous, votre cadre de travail quotidien. Vous devez faire montre de beaucoup de responsabilité et de civisme pour garder en son état cet établissement", a déclaré le ministre du Tourisme et de l'Environnement devant l'assistance.

HOTELS

THE ALIMA PALACE HOTEL OPENS ITS DOORS

President Denis Sassou N'Guesso is determined to build a tourism and leisure industry that will contribute to economic diversification and generate sustainable jobs and revenues. Hence the building of a five-star hotel on the banks of the Alima River, bordering on the Oyo-Ollombo special economic zone.

Inaugurated on 12 March 2013 by Minister Jean-Jacques Bouya of the DGGT, Tourism and Environment Minister Josué Rodrigue Nguonimba and local dignitaries, the Alima Palace Hotel sits majestically on the outskirts of the city of Oyo, within walking distance of the Komo River.

"You are in the center of the country. From this building, an equal distance from Pointe-Noire and Ouesso, will radiate the image of the country and bring the Congolese all the tourists they are expecting," declared Minister Bouya, presenting the hotel keys to his fellow minister.

Construction work, carried out by the Beijing Construction Engineering Group (BCEG) and estimated at around 21 billion CFA francs, began in April 2008 under the supervision of the DGGT and involves some 100 Chinese and 300 Congolese technicians and experts.

With 116 luxury rooms and six high-end presidential suites, the hotel also boasts sumptuous features like a 160-seat banquet hall, conference rooms, restaurants, boutiques, spas, games rooms and public restrooms and generates its own electricity.

Employing about 100 Congolese people, the Alima Palace is managed

by internationally renowned Groupe Pefaco/Sodexh in the context of a public-private partnership. CEO Alain Ferrand believes that "this hotel will improve Congo's hotel offer, in quantity because it has a large capacity, and in quality because its services are to international standards."

Minister Josué Rodrigue Nguonimba intends launching a promotional campaign for the hotel to draw tourists and visitors to Congo. "The Alima Palace Hotel deserves promotion. That's why I solemnly ask managers and operators within my department to assist the managers of this new tourist building and to integrate it into a marketing system that should include using the Ollombo airport and visiting other attractions. To the hotel employees, I would simply like to say that you're inheriting a beautiful structure that will now be your place of work. Your responsibility and civic-mindedness will ensure the hotel stays in good condition."



Maquette du deuxième CHU de Brazzaville.
Model of Brazzaville's second university hospital.

SANTÉ BRAZZAVILLE DISPOSERA D'UN DEUXIÈME CHU

Le gouvernement construira un deuxième centre hospitalier universitaire (CHU) à Brazzaville. Le projet vise, notamment, à améliorer l'offre de santé et à accroître le nombre de structures de prise en charge sanitaire de la population congolaise.

Les offres relatives au projet d'édification d'un deuxième centre hospitalier universitaire à Brazzaville ont été dépouillées récemment, au cours d'une cérémonie présidée par l'assistant du délégué général aux grands travaux, le professeur Placide Moudoudou.

La construction de l'ouvrage, qui s'inscrit dans le cadre du programme gouvernemental de développement des structures de santé publique, s'appuiera sur une étude approfondie. Au cours de l'ouverture des offres relative au projet, le plan masse du bâtiment intégrant l'ensemble des infrastructures hospitalières mais aussi les logements d'astreinte, l'héliport, la station

d'épuration, les voiries ainsi que divers réseaux a, en effet, été présenté.

Le projet repose sur une conception moderne des infrastructures hospitalières, et notamment sur une meilleure interconnexion des services entre eux afin de promouvoir un circuit du malade cohérent. Des plans d'aménagement internes du CHU, qui indiqueront le principe de fonctionnement des voies de desserte dans l'enceinte de l'hôpital, seront également installés pour y améliorer la fluidité de la circulation.

Les travaux de construction du deuxième CHU de Brazzaville seront en-

tièrement financés par le budget de l'État (sur les exercices 2012, 2013 et 2014). L'ouvrage sera érigé sur le site de la Cité des 17, au nord-ouest de Brazzaville. Il se décomposera en plus d'une dizaine de bâtiments de type R+1 et R+2 qui accueilleront les consultations externes, les urgences, l'administration, une salle de conférences, une salle de transfusion sanguine, une pharmacie, un laboratoire, le service radiologie, la salle de stérilisation centrale, une cuisine, une maternité et un service pédiatrie, le bloc opératoire et le service réanimation, une morgue, une buanderie.

HEALTH A SECOND HOSPITAL FOR BRAZZAVILLE

The Government is to build a second university hospital (CHU) in Brazzaville as part of its public health development program to improve health care delivery to the population of Congo.

Professor Placide Moudoudou, assistant to the Delegate General of Major Public Works, oversaw the opening of the bids on the project and presented the ground plan of the building, including all hospital infrastructure, staff housing, heliport, the sewage treatment plant, roads and various networks.

Entirely financed by the state budget (for the fiscal years 2012, 2013 and 2014), the hospital will be built on the Cité des 17 site, northwest of Brazzaville. Modern and functional, the design consists of ten buildings and ensures a logical interconnection between departments for coherent patient circulation, while the interior plans follow the principle of access roads in order to improve flow.



Vue de la deuxième usine d'eau de Djiri. Djiri 2 water treatment plant.

EAU LA DEUXIÈME USINE DE PRODUCTION À DJIRI BIENTÔT FONCTIONNELLE

Lancés en 2009 par le chef de l'État, les travaux de construction de la seconde usine de production d'eau potable de Djiri touchent à leur fin. Cette usine soulagera les peines des populations de Brazzaville et de ses environs en renforçant le système d'adduction d'eau potable.

Les travaux de génie civil de la seconde usine de production d'eau potable de Djiri sont achevés, de même que le montage des équipements, des systèmes de commande, de supervision et de vidéo surveillance du bâtiment. Les réglages et les essais, ainsi que les aménagements extérieurs, ont été réalisés, si bien que sa mise en service est imminente.

En ce qui concerne la réhabilitation de la première usine (Djiri 1), les travaux sont en cours sur le bâtiment d'exploitation, la station de pompage, le château d'eau de la Patte d'oie et le réservoir de Ngamakosso. La réhabilitation des ouvrages hydrauliques commencera, elle, après la mise en service de la deuxième usine (Djiri 2).

Sur les 130 km de tuyaux de desserte d'eau potable prévus, plus de 103 km ont déjà été posés. Les travaux de génie civil des stations de reprise de Ngamakosso, Itatolo et Sadelmi et des réservoirs d'Itatolo, Soprogi et Boukiéro sont en cours d'exécution.

Rappelons que les travaux de construction, de réhabilitation et d'extension de l'usine d'eau de Djiri sont répartis en trois marchés :

- Le premier porte sur la construction de la nouvelle usine de Djiri (Djiri 2), d'une capacité de 5 250m³/h. L'ouvrage sera notamment composé d'un répartiteur primaire du débit d'eau entre les décanteurs des usines de Djiri 1 et de Djiri 2, d'un bâtiment de lavage des filtres, d'un réservoir des eaux traitées, d'une station de pompage de l'eau traitée vers le réservoir existant de Ngamakosso et le réservoir projeté d'Itatolo, d'un bâtiment de chlore et d'un bâtiment des réactifs communs aux deux usines, de deux saturateurs d'eau de chaux communs aux deux usines et d'une sous-station électrique.

- Le deuxième concerne la réhabilitation de l'usine d'eau existante de Djiri 1, d'une capacité de 2 250m³/h, ainsi que celle des réservoirs de distribution de Ngamakosso et de la Patte d'oie.

- Le troisième marché est axé sur la construction de 7 nouveaux réservoirs de distribution d'une capacité de 21 300 m³ (à Itatolo, Sadelmi, Soprogi, Mayanga, Boukiéro, Ndouo et Kipouomo), de 4 stations de reprise et sur la pose de 183 km de conduites pour le réseau primaire.

La deuxième usine de production

d'eau potable de Djiri a pour mission de renforcer le réseau de distribution d'eau potable de Brazzaville qui dispose déjà de l'usine de Djoué (1 500 m³/h), des forages gérés par la Société nationale de distribution d'eau (SNDE), d'une capacité de 300 m³/h, et des unités compactes de traitement d'eau, notamment les potablocs de Djiri et de Djoué (2 400 m³/h).

WATER ANOTHER DRINKING WATER PRODUCTION PLANT IN DJIRI

Launched in 2009 by the head of state, the construction of a second drinking water production plant in Djiri is nearing completion.

The civil engineering work is finished, as is as the installation of equipment and the control, monitoring and video surveillance systems which have all been regulated and tested so commissioning is imminent. Djiri 2 will expand Brazzaville's drinking water distribution network, which currently consists of the Djoué plant (1,500m³/h), public water utility (SNDE) boreholes (300 m³/h), and two Potabloc mobile water production units (2,400m³/h).

The first plant (Djiri 1) is undergoing renovation of the building, pumping station, Patte d'Oie water tower and Ngamakosso dam. Rehabilitation of the waterworks will start once the second plant (Djiri 2) is operational.

Of the 130 km of pipes, over 103 km have been laid. The civil engineering work on the Ngamakosso, Itatolo and Sadelmi treatment plants and the Itatolo, Soprogi and Boukiéro dams is underway.

The construction, rehabilitation and expansion of the Djiri water plant are divided into three projects:

- The first is the construction of Djiri 2, a complete plant with a capacity of 5,250m³/h as well as an electrical substation.

- The second is the rehabilitation of Djiri 1, with a capacity of 2,250m³/h.

- The third is the construction of 7 new distribution tanks with a capacity of 21,300m³, 4 treatment plants and the laying of 183 km of pipes for the primary network.



Coup de pioche des travaux de la municipalisation des Plateaux.
Groundbreaking ceremony for Plateaux municipalization works.

... ET LA MUE DU DÉPARTEMENT DES PLATEAUX COMMENCE !

Le président de la République, Denis Sassou N'Guesso, a procédé, le 5 mai 2013, à Djambala, au lancement du processus de municipalisation accélérée dans le département des Plateaux.

La cérémonie de lancement du processus de municipalisation accélérée des Plateaux s'est déroulée en présence des corps constitués nationaux et départementaux. Plusieurs notables locaux étaient également présents.

Cet ambitieux programme gouvernemental d'équipement des départements congolais en infrastructures de base, dont le coût est estimé à 438 milliards de francs CFA, permettra à Djambala et à sa région de sortir de leur enclavement actuel, comme c'est le cas dans les

départements qui ont déjà bénéficié du processus.

Deux allocutions ont ponctué la cérémonie : le mot de bienvenue du préfet du département, Edgard Diafouka Bambela, et le discours du ministre à la présidence chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, Jean-Jacques Bouya.

Evoquant le programme d'équipement prévu dans les 11 districts du département, Jean-Jacques Bouya a distingué

deux types de projets, à savoir : 56 projets dits de grands travaux et 199 projets préfectoraux.

Au titre des projets de grands travaux figurent entre autres :

- l'aménagement et le bitumage des chaussées aéronautiques de l'aéroport de Djambala ainsi que la construction de l'aérogare et de son pavillon présidentiel;
- L'aménagement et le bitumage des

voiries urbaines de Djambala sur 21 km ;

- la construction du palais présidentiel de Djambala ;
- l'aménagement et le bitumage des voiries urbaines de Gamboma ;
- la construction de l'hôpital général de Djambala ;
- la construction du siège de la préfecture des Plateaux, à Djambala ;
- la construction du siège du Conseil départemental ;
- la construction, à Djambala, d'une nouvelle usine d'adduction d'eau potable par captage sur la rivière Mpama avec réhabilitation de l'usine existante, ainsi que la construction d'un système d'adduction d'eau dans tous les chefs-lieux de districts ;
- la densification du réseau électrique de Djambala et l'électrification des autres villes du département ;
- la construction de l'hôtel de ville de Djambala, de Ngo, d'Ollombo, d'Ongogni, d'Abala, d'Allembé, de Makotipoko, et de Mbon ;

● la construction et l'équipement de la gare routière de Djambala ;

- la construction de logements sociaux à Djambala;
- la construction de l'hôpital général de Djambala ;
- la construction de l'hôtel de référence à Gamboma ;
- la construction de l'hôtel de police de Djambala ;
- la construction du tribunal de grande instance et de la maison d'arrêt de Djambala ;
- la construction de l'hôtel du plan et de l'aménagement du territoire à Djambala ;
- la construction des casernes militaires de Djambala ;
- la modernisation de l'Ecole nationale des sous-officiers ;
- la construction des logements de tous les maires et de tous les sous-préfets à travers tout le département ;
- la construction et l'équipement de la maison de la femme de Djambala ;

● la construction des marchés modernes à étage à Djambala, Gamboma et Bouemba.

Les projets préfectoraux qui seront exécutés portent, eux, notamment, sur la construction et l'équipement des résidences de fonction des autorités locales ainsi que sur la construction, la réhabilitation ou l'extension des établissements d'enseignement primaire et secondaire du département et les logements de leurs personnels.

D'autres projets de développement et d'aménagement du territoire qui ne figurent pas dans le programme de municipalisation accélérée contribueront, eux aussi, au désenclavement de cette partie du pays. Il s'agit notamment de la réhabilitation des routes Ngo-Djambala-Lékana, (165 km) ; de l'aménagement et du bitumage des routes Ngo-Mpouya (57 km) et Ollombo-Abala (51 km) ; de la réhabilitation et de l'élargissement de la RN2 sur les tronçons Etsouali-Ngo (60 km) et Gamboma-Ollombo (70 km) et de la poursuite de la construction des lignes à très haute, moyenne et basse tension vers Lékana, Abala et Ongogni.

Le ministre Jean-Jacques Bouya a par ailleurs souligné que les ouvrages nécessaires à la tenue des festivités du



Travaux de construction des voiries urbaines de Djambala.
Djambala urban roads under construction.

**438 MILLIARDS
DE FRANCS CFA
D'INVESTISSEMENT,
PERMETTRONT À
DJAMBALA ET À SA
RÉGION DE SORTIR LEUR
ENCLAVEMENT ACTUEL**



Travaux de construction du stade omnisports de Djambala.
Djambala omnisport stadium under construction.

53^e anniversaire de l'indépendance du Congo, le 15 août 2013, seront achevés dans les délais prescrits. L'exécution des autres projets se fera progressivement, au gré du processus de municipalisation.

La Commission départementale a été installée

En prélude au lancement officiel du processus de municipalisation accélérée dans le département des Plateaux par le chef de l'État, Denis Sassou N'Guesso, le ministre Jean-Jacques Bouya, en tant que président de la Commission nationale de l'organisation de la fête nationale, a procédé, le 4 mai 2013, à l'installation de la Commission technique départementale de la municipalisation accélérée des Plateaux.

La cérémonie s'est déroulée en présence du ministre délégué au Plan et à l'Intégration, Raphaël Mokoko, du ministre du Tourisme et de l'Environnement, Josué Rodrigue Ngouonimba, et du préfet du départe-

ment des Plateaux, Edgard Diafouka Bambela.

Cette commission, composée de 52 membres, sera chargée du suivi de l'exécution des projets sur toute l'étendue du département. Jean-Jacques Bouya a profité de l'événement pour présenter le rôle et les missions de la structure, l'exhortant à être toujours en contact avec sa tutelle, pour une meilleure réussite de la célébration du 53^e anniversaire de l'indépendance du Congo.

La délégation ministérielle a ensuite procédé à la présentation des membres de la commission avant de visiter quelques chantiers en cours à Djambala. Elle s'est notamment rendue au palais présidentiel, dont la construction a été confiée à la société China Zhang Su, et sur le boulevard où se tiendra le défilé du 15 août. Là, les travaux sont exécutés par l'entreprise China Road and Bridge Corporation (CRBC), qui a également reçu pour mission de réaménager les 22,5 km de voiries de la ville. Pour finir, la délégation

a visité l'aéroport, pour lequel la société française SGE-C a été missionnée, et le Stade omnisports de Djambala, réalisé par l'entreprise chinoise Zhengwei Technique Congo, où se jouera la finale de la Coupe du Congo 2013.

Cette visite technique a fait suite à celle effectuée par Jean-Jacques Bouya et Josué Rodrigue Ngouonimba, ministre du Tourisme et de l'Environnement, le 16 décembre 2012, après l'installation des chantiers de municipalisation.

THE TRANSFORMATION OF PLATEAUX COUNTY

President Denis Sassou Nguesso launched Plateaux County's accelerated municipalization process on 5 May 2013 in Djambala.

This ambitious government basic infrastructure program, estimated at 438 billion CFA francs, will open up

Djambala and the region, as it did for other counties that have benefited from the process.

After County Prefect Edgard Diafouka Bambela's welcome speech, Minister Jean-Jacques Bouya of the DGGT explained that the rollout of the program throughout 11 districts would consist of two types of project: 56 major public works and 199 prefectural projects.

Public building works include:

- Djambala Airport runway and terminal with its presidential wing
- 21 km of urban roads in Djambala
- the presidential palace in Djambala
- urban roads in Gamboma
- Djambala General Hospital
- the Plateaux Prefecture in Djambala
- County Council headquarters
- a new drinking water plant in Djambala and rehabilitation of the existing plant as well as water distribution networks in all administrative centers
- densification of the Djambala power grid and electrification of other towns in the county
- city halls in Djambala, Ngo, Ollombo, Ongogni, Abala, Allembé, Makotipoko and Mbon
- Djambala bus station
- Social housing
- Gamboma referral hospital
- Djambala police station
- Djambala law courts and prison



Le Couple présidentielle à Djambala.
The presidential couple in Djambala.

- Djambala Planning and Public Works office
- Djambala military barracks
- renovation of the National Non-Commissioned Officers School
- housing for all mayors and all sub-prefects throughout the county
- the "Maison de la Femme" in Djambala
- modern multi-storey markets in Djambala, Gamboma and Bouemba.

Prefectural projects mainly involve the construction of housing for local authorities and the construction, renovation, extension and equipping of county schools and staff housing.

Other projects that are not part of the accelerated municipalization program but will contribute to relieving the landlocked situation are mainly road-works such as Ngo-Djambala-Lékana (165 km), Ngo-Mpouya (57 km) and Ollombo-Abala (51 km), the extension of the RN2 at Etsouali-Ngo (60 km) and Gamboma-Ollombo (70 km) and the construction of high-voltage power lines in Lékana, Abala and Ongogni.

Minister Bouya emphasized that those projects essential to Congo's 53rd Anniversary of Independence celebrations on 15 August this year will be completed to deadline.

Establishing the County Commission

Ahead of President Denis Sassou Nguesso's official launch of the Plateaux County accelerated municipalization process, Minister Jean-Jacques Bouya, in his capacity as president of the National Day Organizing Committee, officially instated the program's technical commission on 4 May 2013. The ceremony was attended by Raphaël Mokoko, Deputy Planning & Integration Minister, the Minister of Tourism & Environment Josué Rodrigue Ngouonimba, and Plateaux County Prefect Edgard Diafouka Bambela.

The 52-member commission, which will oversee the execution of projects across the entire county, was introduced to the guests before visiting several project sites in Djambala, such as the Presidential Palace, the new boulevard, the airport and the sports stadium.

This tour of Djambala's building sites followed that of Ministers Bouya and Ngouonimba on 16 December 2012.



Visite des travaux de la municipalisation accélérée par le Ministre Jean-Jacques Bouya.
Minister Jean-Jacques Bouya visits accelerated municipalization building sites.

OUVRAGES D'ART

L'ÉTUDE DU PONT ROUTE-RAIL BRAZZAVILLE-KINSHASA VALIDÉE

Les conclusions des études de faisabilité du pont route-rail Brazzaville-Kinshasa et du prolongement du chemin de fer Kinshasa-Ilebo pourraient être disponibles d'ici à la fin de l'année 2013. Telle est la principale conclusion de l'atelier de validation des rapports de la première phase de l'étude de ce projet qui s'est tenu du 27 au 30 novembre 2012, à Brazzaville.

L'atelier de validation a été présidé par le ministre d'Etat, ministre des Transports, de l'Aviation civile et de la Marine marchande, Rodolphe Adada. Il était accompagné de Jean-Jacques Bouya, ministre de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), de Fridolin Kasweshi, ministre de l'Aménagement du territoire, de

l'Urbanisme, de l'Habitat, des Infrastructures, des Travaux publics et de la Reconstruction de la République démocratique du Congo, ainsi que de plusieurs experts de la Banque africaine de développement (BAD), de la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC), et de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (Cemac).

L'objectif principal de cet atelier était de valider l'une des trois options retenues par le bureau d'étude, le groupement Egis International/SCET-Tunisie, pour la construction du pont. A l'issue de son déroulement, les grands principes d'aménagement, de financement et d'exploitation de l'ouvrage, qui enjambrera le fleuve Congo au niveau des deux villages de Maloukou, situés à quelque 60 km au nord des deux capitales, ont été adoptés et les conséquences socio-environnementales de sa construction étudiées. Le tracé du chemin de fer Kinshasa-Ilebo a, quant à lui, été validé.

Organisé par la CEEAC, organe d'exécution de l'étude, en partenariat avec la BAD, cet atelier a également débouché sur la prochaine convocation d'une table ronde rassemblant les bail-



Ministre RDC de l'aménagement du territoire le Ministre Rodolphe ADADA ministre congolais des transports et le Ministre Jean-Jacques BOUYA.
DRC Minister of Planning, Congo Transport Minister Rodolph Adada and Minister Jean-Jacques Bouya.

CE PONT SERA LE PREMIER OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DU FLEUVE CONGO PERMETTANT D'ASSURER LA CONTINUITÉ DU CORRIDOR TRIPOLI-WINDHOEK-LE CAP

leurs de fonds et les États concernés par le projet.

Quatre allocutions ont été prononcées à l'occasion de cet atelier. Roger Tchoungui, secrétaire général adjoint de la CEEAC, Augustin Karanga, représentant de la BAD, Fridolin Kasweshi, ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de l'Habitat, des Infrastructures, des Travaux publics et de la Reconstruction de la République démocratique du Congo et Jean-Jacques Bouya, ministre congolais à la présidence chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), ont pris la parole. Rodolphe Adada, ministre d'Etat en charge des Transports, de l'Aviation civile et de la Marine

marchande, avait auparavant prononcé le discours d'ouverture de la manifestation.

Roger Tchoungui a notamment souligné les efforts déployés par les gouvernements de la République du Congo et de la République démocratique du Congo lors de la visite des sites proposés par Egis International/SCET-Tunisie pour l'implantation du futur pont route-rail, entre le 21 et le 23 novembre derniers. Celui-ci a, par ailleurs, insisté sur le fait que ce pont sera le premier ouvrage de franchissement du fleuve Congo permettant d'assurer la continuité du corridor Tripoli-Windhoek-Le Cap.

Augustin Karanga a, lui, dressé un état des lieux peu reluisant de la politique



Photos de famille au sortir de l'atelier. Group shot of workshop participants.

Le moment est venu, pour les pays d'Afrique centrale, de disposer d'un nombre important d'infrastructures de transport pour pallier ses insuffisances en la matière

sous-régionale en matière de transport et des échanges effectués au sein de la CEEAC. « Le pont sur le fleuve Congo viendra ainsi soutenir l'intégration régionale de la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale, compte tenu de la faiblesse des échanges commerciaux entre ses Etats-membres et de la faible intégration de ses infrastructures de transports », a-t-il précisé.

« Le moment est venu, pour les pays d'Afrique centrale, de disposer d'un nombre important d'infrastructures de transport pour pallier ses insuffisances en la matière. La République démocratique du Congo ne ménagera pas ses efforts pour concrétiser les projets de développement des transports dans la sous-région, condition sine qua non de son essor », a renchéri, de son côté, Fridolin Kasweshi.

Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, Jean-Jacques Bouya, dont le pays abritait les assises de l'atelier, n'a pas manqué de rappeler les liens séculaires unissant le Congo et la République démocratique du Congo qui se trouveront renforcés par la construction du pont route-rail entre Brazzaville et Kinshasa et par le prolongement du chemin de fer Kinshasa-Ilebo. « Au-delà de la cérémonie, l'événement qui nous rassemble aujourd'hui a une portée historique. Il marque une étape déterminante de l'intégration sous-régionale et revêt une symbolique forte, puisqu'il concrétise la volonté régulièrement affichée par nos chefs d'Etat et par les peuples des deux rives du fleuve Congo de matérialiser leur imaginaire collectif. »

Projet phare pour l'Afrique centrale et l'Union africaine (UA), le pont route-rail sera, en outre, un maillon essentiel de la route transafricaine TAH3 Tripoli-Wind-

hoek-Le Cap attendue par tout le continent. Telle est la raison pour laquelle il figure parmi les 14 projets prioritaires du plan d'action à court terme du Nepad pour l'Afrique centrale et parmi les 55 projets du premier programme prioritaire du Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale (PDCT-AC).

STRUCTURAL WORKS BRAZZAVILLE- KINSHASA ROAD-RAIL BRIDGE FEASIBILITY

The conclusions of the feasibility studies of the Brazzaville-Kinshasa road-rail bridge and the extension of the Kinshasa-Ilebo railway line could be available by the end of 2013.

This was announced after a workshop to assess the first phase of the feasibility study was held in Brazzaville from 27 to 30 November 2012 by Rodolphe Adada, Minister of Transport, Civil Aviation and Merchant Navy, along with Minister Jean-Jacques Bouya of the DGGT, and Fridolin Kasweshi, Democratic Republic of Congo's Minister of Land Management, Urban Planning, Housing, Infrastructure and Reconstruction. It was attended by a team of experts from the African Development Bank (AfDB), the Economic Community of Central African States (ECCAS), and the Economic and Monetary Community of Central Africa (CEMAC).

The objective was to approve the construction options selected by Egis International/SCET-Tunisie for the bridge, which will span the Congo River at Maloukou, about 60 km



Tribune d'Honneur. At the top table.

north of both capitals. The main planning, financing and operation principles were adopted and the socio-environmental impacts studied. The design of the Kinshasa-Ilebo railroad was approved.

Roger Tchoungui, Assistant Secretary General, ECCAS, saluted the efforts made by the governments of Congo and DRC and emphasized that this bridge would ensure the continuity of the Tripoli-Windhoek-Cape Town Corridor.

AfDB representative Augustin Karanga painted a bleak picture of current trade and transport in the ECCAS sub-region: "The Bridge over the Congo River will support regional integration in the Economic Community of Central African States, given the low level of trade between its member states and the low integration of its transport infrastructure".

Minister Fridolin Kasweshi elaborated, saying, "The time has come for the countries of Central Africa to have an effective transport infrastructure. The Democratic Republic of Congo will spare no efforts to

THE ROAD-RAIL BRIDGE IS ALSO AN ESSENTIAL LINK IN THE TRIPOLI-WINDHOEK-CAPE TOWN TRANS-AFRICAN HIGHWAY

implement transport projects in the sub-region, an essential condition for its development."

Minister Jean-Jacques Bouya said, "Beyond the ceremony, the event that brings us together today has a historical significance. It marks an important step in sub-regional integration and is symbolically significant because it embodies the will regularly displayed by our Heads of State and the people on both sides of the Congo River to materialize their collective imagination."

A flagship project for Central Africa and the African Union (AU), the road-rail bridge is also an essential link in the Tripoli-Windhoek-Cape Town Trans-African Highway (TAH3), one of NEPAD's 14 priority projects and among the 55 priority projects of the Central African Consensual Transport Master Plan (PDCT-AC).

RAIL 6 NOUVELLES LOCOMOTIVES POUR LE CFCO

Le Chemin de fer Congo-Océan (CFCO) vient de se doter de six nouvelles locomotives fournies par la société sud-africaine RRL Grindrod.

La cérémonie de réception officielle des six nouvelles locomotives acquises par le Chemin de fer Congo-Océan (CFCO) s'est déroulée le 30 avril 2013 à la gare centrale de Pointe-Noire, sous la houlette du ministre d'Etat, ministre des Transports, de l'Aviation civile et de la Marine marchande, Rodolphe Adada, qui avait à ses côtés le ministre à la présidence chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), Jean-Jacques Bouya, maître d'ouvrage délégué, et l'ambassadeur d'Afrique du Sud au Congo. Après leur avoir souhaité la bienvenue, le directeur général du CFCO, Jean-Pierre Morel, a estimé que « ce jour marquait un pas décisif dans la relance des activités de sa structure ».

Ces six nouvelles locomotives permettent, en effet, au CFCO de bénéficier de nouveaux moyens de traction synonymes, pour l'entreprise, d'un accroissement de sa capacité de transport de masse - gage de son développement et de la volonté congolaise de promouvoir le développement durable.

Quatre de ces nouvelles locomotives, de la série CC 1100, ont été construites par la société sud-africaine RRL Grindrod. Les deux autres, des séries CC 1201 et CC 1202 et d'une puissance de 3000 CV chacune, ont été assemblées aux Etats-Unis par la société NREC, partenaire de la société Grinrod. L'événement a permis au président directeur général de RRL Grindrod, Ted Zulu, de se féliciter de la franche collaboration entre sa société et l'Etat congolais.



Nouvelles voitures à voyageurs. New passenger carriages.

« Le CFCO, qui battait de l'aile au lendemain des événements socio-politiques qu'a connus le Congo, sort progressivement de la crise et voit ses activités soutenues par la réfection, en plusieurs endroits, de la voie ferrée et par l'acquisition de plusieurs moyens de locomotion », a déclaré, pour sa part, le conseiller du chef de l'Etat à l'équipement et à l'aménagement, président du conseil d'administration et coordinateur du projet de réhabilitation et d'équipement du CFCO, Séraphin Ballat.

La présence de ces locomotives en terre congolaise est le résultat des commandes passées, à l'issue d'adjudications, en 2009 et en 2012, par la DGGT à la société sud-africaine Grindrod. « Le chemin était long, certes, mais les résultats sont probants », a précisé Jean-Jacques Bouya.

Le ministre d'Etat Rodolphe Adada, qui a donné le signal de départ du premier train, a une nouvelle fois rappelé la volonté du président de la République de moderniser le secteur du rail congolais et d'industrialiser le pays.

Au nom du ministre d'Etat, ministre des Transports, de l'Aviation civile et de la Marine marchande, le ministre à la présidence chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), Jean-Jacques Bouya, a remis les documents techniques de ces locomotives au directeur général du CFCO.

RAIL CFCO ACQUIRES SIX NEW LOCOMOTIVES

The Congo-Ocean Railway Company (CFCO) recently acquired six new locomotives supplied by the South African company RRL Grindrod.

The CFCO took possession of the six new locomotives in an official ceremony at Pointe-Noire Central Station on 30 April, led by Rodolphe Adada, Minister of Transport, Civil Aviation and the Merchant Navy. Also present were Minister Jean-Jacques Bouya of the DGGT and

the South African Ambassador to Congo. CFCO Director-General, Mr Jean-Pierre Morel, welcomed them, saying, "This day marks a decisive step in the relaunch of CFCO activities".

These six new locomotives will indeed increase CFCO's mass transport capacity, a guarantee of its development and Congolese will to promote sustainable development.

The four CC 1100 series locomotives were built by RRL Grindrod while the remaining two, a CC 1201 and CC 1202 series, each 3000 hp, were built in the USA by Grindrod partner company NREC. RRL Grindrod CEO, Ted Zulu, was very pleased with the collaboration between his company and Congo, while Séraphin Balhat, advisor to the President on equipment and amenities, and CFCO Chairman and Rehabilitation



1^{ère} classe du train la Gazelle. 1st class carriage on the Gazelle train.

Coordinator said, "The CFCO, which was floundering in the wake of socio-political events in Congo, is gradually emerging from the crisis and seeing its rehabilitation supported by new railway lines and new acquisitions."

Minister Bouya, of the DGGT, instrumental in ordering the locomotives said, "The road was long, but the results are convincing," as he presented the operating manuals to the Director-General of the CFCO.

VOIRIE LE PROJET DE DRAINAGE DES EAUX PLUVIALES DE BRAZZAVILLE CONSOLIDÉ

Les études d'avant-projet sommaire du programme de drainage des eaux pluviales de Brazzaville ont été présentées aux acteurs impliqués dans sa réalisation lors d'un atelier de restitution qui a eu lieu récemment dans la capitale congolaise. La rencontre était présidée par le coordinateur technique de la Délégation générale aux grands travaux, Oscar Otoka. Trois exposés ont été présentés par le groupement Burgeap-Igip, en charge de l'étude concernant les aménagements des rivières Mission, M'foa et Madoukou.

Les études d'avant-projet sommaire s'inscrivent dans le programme de drainage des eaux pluviales de Brazzaville conçu par l'Agence française de développement (AFD) et mis en œuvre par la Délégation générale aux grands travaux (DGGT). Elles se concentrent, en



L'aménagement des berges de la Mfoa. Reinforcing the banks of the Mfoa.

particulier, sur le dimensionnement des ouvrages à construire en priorité sur les cours d'eau Mission, M'foa et Madoukou, ainsi que sur l'estimation des coûts

d'investissement et d'exploitation des systèmes proposés. Après l'analyse des solutions proposées par l'étude de faisabilité, le con-

sultant Burgeap-Igip a identifié les options du projet conformes aux termes de référence définis par l'Etat congolais en vue de sa mise en œuvre. Elles concernent principalement le tracé des collecteurs de délestage entre les ouvrages existants et le fleuve Congo. Ces propositions ont été faites sur la base des recommandations des services techniques de la mairie de Brazzaville qui ont étudié les solutions les plus appropriées pour la construction des émissaires au fleuve Congo, l'objectif étant de minimiser leur impact sur la voirie et les services existants.

Concernant l'aménagement du ruisseau Mission, les interventions préconisées par Burgeap-Igip ont été confirmées, à une réserve près : que le tracé du collecteur émissaire entre l'hôtel de ville de Brazzaville et l'état-major de l'armée soit plus direct. Selon le consultant, cette modification permettra de minimiser l'impact de l'installation sur la circulation et les activités administratives et commerciales de la zone. Sur les rivières M'foa et Madoukou, la construction d'un grand collecteur commun n'a, là, finalement pas été retenue en raison des difficultés techniques qu'un tel dispositif aurait engendrées, comme l'étude de faisabilité l'avait anticipé.

Il a donc été décidé de procéder à la construction d'un ouvrage de délestage indépendant pour chaque collecteur avec un tracé sous voiries se déversant directement dans le fleuve Congo. La mise en œuvre de ces solutions impliquera une réduction de l'indemnisation des populations riveraines et le phasage des interventions sur ces rivières en fonction des priorités retenues et des fonds disponibles.

Les critères de dimensionnement et de vérification hydraulique retenus pour les nouveaux ouvrages ont été définis afin de leur assurer un bon niveau de sécurité et d'éviter l'engorgement des collecteurs pendant les crues. Lors de la clôture des travaux de l'atelier, le coordinateur technique de la DGGT, représentant le ministre à la présidence chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, a rappelé que



L'aménagement des berges de la Mfoa. Repairing the banks of the Mfoa.

le gouvernement congolais accorde un grand intérêt à l'aboutissement de ce projet dont la réalisation épousé les préoccupations de la population de Brazzaville.

DRAINAGE BRAZZAVILLE CONSOLIDATES PROPOSED STORMWATER DRAINAGE

Three presentations of preliminary feasibility studies for the proposed stormwater drainage project were made by the group Burgeap-IGIP during a validation workshop chaired by DGGT Technical Coordinator Oscar Otoka.

The studies are part of the stormwater drainage program designed by the French Development Agency (AFD) and implemented by the General Delegation of Major Public Works (DGGT), and focus on priority structures to be built on the Mission, M'Foa and Madoukou rivers, as well as the estimated investment and operating costs of the proposed systems.

ence set by the Congolese government, based on designs for the main overflow sewers between the existing structures and the Congo River.

The Mission Creek proposal was approved with one caveat: that the drainage channel between the main sewer and army headquarters is more direct in order to minimize impact on traffic and administrative and commercial activities. On the M'Foa and Madoukou Rivers, the construction of a large common sewer was not approved, as the feasibility study showed that it would generate technical difficulties.

It was therefore decided to proceed with the construction of independent overflow units for each sewer with a sub-system of channels draining into the Congo River. The implementation of these solutions could reduce local population compensation and allow for phasing in of the work based on priorities and available funds.

The design and capacity criteria for the new structures were defined to ensure a high level of safety and to avoid congestion of sewers during floods.

Closing the workshop, Mr Otoka stressed the importance placed on the completion of this project by the government and the people of Congo.

ROUTES

LES TRAVAUX DE LA RN2 SUR LES RAILS

Le ministre à la présidence chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), Jean-Jacques Bouya, s'enquiert régulièrement de l'état d'avancement des travaux de réhabilitation et d'élargissement de la route nationale N° 2, notamment sur les tronçons Djiri-Ingha (86 km) et Etsouali-Ngo (60 km), ainsi que des travaux de réhabilitation de la route préfectorale Ngo-Djambala-Lekana (165 km), notamment entre Ngo et Djambala.

Les travaux avancent bien sur les deux chantiers, malgré un retard de quelques mois causé par les intempéries. Les travaux sur les tronçons Djiri-Ingha et Etsouali-Ngo, respectivement confiés aux sociétés Escom et Socofran, sont réalisés à plus de 50 % sur le premier et à plus de 55 % sur le second.

Le chantier Ngo-Djambala, exécuté par Socofran, qui a été lancé en mars 2008, vise, lui, à recalibrer la chaussée à sept mètres de largeur, à poser un tapis de renforcement en sable bitume de 10 centimètres d'épaisseur et une couche d'enrobée de quatre centimètres d'épaisseur. L'objectif est également de procéder à la réfection des parties dégradées, du système d'assainissement et de remédier à l'érosion de l'ouvrage.

À l'issue de sa visite du 16 décembre 2012 sur les différents tronçons en cours de réfection, le ministre à la présidence chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), Jean-Jacques Bouya, a assuré que l'ouvrage serait prêt avant la fête nationale, le 15 août 2013.

Dans cette perspective, un calendrier actualisé et plus réaliste - qui s'apparente à un véritable plan de bataille, selon les techniciens et experts en matière de ponts et chaussées - a notamment été mis en

œuvre. Il a, entre autres, permis à la société Socofran de combler dans les plus brefs délais les nids de poule, d'accélérer le traitement des ravines de la rivière Mpama et de procéder au désensablement de la chaussée sur le tronçon Ngo-Djambala-Lékana.

ROADWORKS THE RN2 ON TRACK

Minister at the Presidency for Spatial Planning and Delegate-General for Major Public Works (DGGT), Jean-Jacques Bouya, has taken a personal interest in RN2 and Ngo-Djambala-Lekana roadworks.

The rehabilitation and widening of the RN2 is progressing well, despite delays due to bad weather. The Djiri-

Ingha section (86 km), handled by Escom, is 50% complete and the Etsouali-Ngo section (60 km) executed by Socofran, 55 % complete.

In March 2008, Socofran started work on the Ngo-Djambala road, widening it by seven meters, adding a 10 cm sand and bitumen layer, and a four centimeter surface. Repairs will be made to damaged sections and the drainage system.

After visiting the sites on 16 December 2012, Minister Bouya confirmed that these roadworks would be complete by National Day on 15 August 2013. An updated and more realistic timetable was made, giving Socofran time to fill potholes, clean up the Mpama River gullies and remove sand from the Ngo-Djambala-Lekana section.



Travaux d'élargissement de la RN2. Roadworks to widen the RN2.



Atelier de travail concernant la route Doussala-Dolisie. *Workshop concerning the Doussala-Dolisie road.*

RÉSEAU

LA ROUTE DOUSSALA-DOLISIE AU CENTRE D'UN ATELIER SOUS-RÉGIONAL

Parmi les routes d'intérêt sous-régional qui traverseront, à terme, le territoire de la République du Congo figure la route Doussala-Dolisie. Après le lancement de l'étude de faisabilité du projet en novembre 2011, les travaux d'aménagement et de bitumage de cet axe pourraient démarrer dans les prochains mois. Telle est la conclusion de l'atelier de restitution de l'étude d'avant-projet sommaire de ce projet d'intégration reliant la République du Congo à celle du Gabon qui s'est tenu récemment à Brazzaville.

Présidé par le coordinateur technique de la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), Oscar Otoka, l'atelier de restitution de l'étude d'avant-projet sommaire de la route Doussala-Dolisie a regroupé les représentants de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (Cemac), de la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC) - l'unité de coordination du projet -, mais aussi les experts de la Banque africaine de

développement (BAD) et les membres du comité de suivi et du bureau en charge de l'étude, le Cira (Conseil ingénierie et recherche appliquée).

Pendant deux jours, ce dernier a présenté la synthèse du rapport d'étude portant sur les options d'aménagement et de bitumage de la route Doussala-Dolisie. Des amendements nécessaires à l'élaboration de la version finale du rapport d'étude d'avant-projet som-

maire ont été apportés en vue de l'autorisation de lancement de la phase d'étude d'avant-projet détaillé.

Les participants à cet atelier ont notamment débattu de l'étude technique du tracé en plan et du profil en long de la route, de l'hydrologie du site, des ouvrages hydrauliques et des ouvrages d'art à construire et des études économique, environnementale et sociale qui ont été effectuées, de l'étude de facilitation du transport, des coûts du projet et du calendrier d'achèvement de l'étude d'avant-projet détaillé.

Considéré comme un vecteur important de l'intégration sous-régionale et continentale du Congo, le projet d'aménagement et de bitumage de la route Doussala-Dolisie figure, tout comme celui de facilitation du transport sur le corridor Libreville-Brazzaville, dans le premier programme prioritaire du Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale et compte parmi les projets majeurs du plan d'action prioritaire du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PAP/Pida).

"La tenue de cet atelier témoigne de la volonté de la Banque africaine de développement (BAD) d'aider les experts à obtenir, au terme de l'étude, un dossier plus pertinent pour faciliter la mobilisation des ressources en vue du démarrage, le plus tôt possible, des travaux", a déclaré Jonas Takodjou, représentant de la CEEAC, dans son introduction.

Plusieurs projets d'intérêt régional ont, en effet, été mis en œuvre ces dernières années avec le concours financier de la BAD. Le projet de construction de la route Ketta-Djoum, entre le Congo et le Cameroun, ainsi que les études de construction du pont route-rail sur le fleuve Congo et du prolongement du chemin de fer Kinshasa-Ilebo, entre le Congo et la République démocratique du Congo, ont notamment été lancés. Tout comme, d'ailleurs, la procédure de recrutement du consultant pour les études de bitumage de la route Ouesso-Bangui-Ndjamen et de navigation sur



Route Pointe-Noire / Dolisie. *Pointe-Noire/Dolisie road.*

les fleuves Congo, Oubangui et Sangha, entre le Congo, la République centrafricaine, la République démocratique du Congo et le Tchad.

ROAD NETWORK DOUSSALA-DOLISIE ROAD SUB-REGIONAL PROJECT

A feasibility study of the preliminary design report for the Doussala-Dolisie road, of sub-regional interest, was presented at a validation workshop held recently in Brazzaville.

Oscar Otoka, Technical Coordinator of the General Delegation of Major Public Works (DGGT), supervised the preliminary design report validation workshop, attended by representatives from the Economic and Monetary Community of Central Africa (CEMAC), the Economic Community of Central African States (ECCAS) as well as experts from the African Development Bank (AfDB) and the CIRA engineering consultancy.

CIRA presented a summary of the feasibility study report. Amendments were made in order to finalize the preliminary design report. Technical details were discussed, such as alignment, site hydrology, hydraulic structures and

bridges, as well as the economic, environmental and social studies, transport facilitation, project costs and the timetable for completion of the detailed design report.

An important vector of Congo's sub-regional and continental integration, the Dolisie-Doussala road project features in the priority program of the Central African Consensual Transport Master Plan (PDCT-AC) and in the Priority Action Plan of the Program for Infrastructure Development in Africa (PAP/PIDA).

"The holding of this workshop demonstrates the African Development Bank's commitment to helping experts to put together, at the end of the study, a more relevant file to facilitate the mobilization of resources for starting the work as soon as possible," said Jonas Takodjou, ECCAS representative.

Several projects of regional interest have been implemented with AfDB assistance, like the proposed Ketta-Djoum road between Congo and Cameroon, the Congo River road-rail bridge and the extension of the Kinshasa-Ilebo railroad between Congo and the DRC. A consultancy is being sought for studies on the Ouesso-Bangui-Ndjamen road and water transport on Congo, Oubangui and Sangha rivers between Congo, CAR, DRC and Chad.



Dégâts causés par l'explosion du Mpila. *Damage caused by the Mpila blast.*

EXPLOSION DU 4 MARS LA RIPOSTE DU GOUVERNEMENT CONGOLAIS

Les Les autorités congolaises ont pris une série de mesures vigoureuses au lendemain des explosions qui ont touché le dépôt d'armes et de munitions de Mpila (nord-est de Brazzaville), en mars 2012, assumant ainsi toute leur part de responsabilité à la suite du drame. Elles se sont notamment employées à prendre en charge les blessés, à inhumer les victimes, à indemniser les familles, et à dépolluer et à reconstruire le site.

Les autorités congolaises ont pris une série de mesures vigoureuses au lendemain des explosions qui ont touché le dépôt d'armes et de munitions de Mpila (nord-est de Brazzaville), en mars 2012, assumant ainsi toute leur part de responsabilité à la suite du drame. Elles se sont notamment employées à prendre en charge les blessés, à inhumer les victimes, à indemniser les familles, et à dépolluer et à reconstruire le site.

Les sinistrés ont été placés dans des hébergements provisoires qui ont abrité jusqu'à 17 500 personnes, soit 3 000 familles. Compte tenu de la précarité des conditions de vie qui y règnent, le gouvernement a décidé le 8 mars 2012, en conseil des ministres, de construire 5000 logements à Kintélé, dans la banlieue nord de Brazzaville, pour loger provisoirement les propriétaires des maisons détruites. Toujours dans cette perspective, il a également accéléré son

programme de construction de 1 000 logements dans la même zone. Le 21 décembre 2012, le gouvernement a débuté le transfert des 402 familles qui vivaient encore dans les sites d'hébergement provisoire.

Avant l'inhumation des victimes, chaque famille touchée par le drame a par ailleurs reçu du gouvernement la somme de 2 millions de francs CFA pour organiser les veillées mortuaires. Au total, 255 personnes ont été enterrées dans le cimetière du centre de la capitale. Le gouvernement a en outre versé une allocation de soutien d'urgence de 3 millions de francs CFA - soit un total de 60,9 milliards de francs CFA - à 20 333 chefs de familles.

Au niveau éducatif, le drame de Mpila a privé quelque 17 000 élèves de toute infrastructure scolaire. Dans un premier temps, le gouvernement a donc supporté les frais liés à leur transfert dans des établissements qui n'ont pas été affectés par les explosions. Il a ensuite engagé un programme de réhabilitation d'urgence des écoles, collèges et lycées qui ont été détruits. Grâce à lui, les bâtiments scolaires, leurs locaux administratifs et leurs blocs sanitaires ont été reconstruits et rééquipés pour un montant total de 3,5 milliards de francs CFA.

En parallèle, la dépollution de la zone sinistrée a été engagée en partenariat avec plusieurs États, de nombreuses ONG et organismes de renommée internationale (Mag Demeter, Handicap International, Msb

MPILA CONGOLESE GOVERNMENT RESPONSE TO THE TRAGEDY

In the wake of the Mpila military munitions depot explosion (North-East of Brazzaville) in March 2012, the Congolese government has taken its full share of responsibility, implementing a series of measures and caring for the wounded, burying victims, compensating families, cleaning up the site and rebuilding.

Victims of the blast were evacuated to temporary camps which accommodated up to 17,500 people (3,000 families). Due to the precarious living conditions there, the government took the decision during a cabinet meeting on 8 March 2012, to build 5,000 homes in Kintélé, north of Brazzaville, where people whose homes had been destroyed could be housed temporarily. In the same vein, they accelerated the program to build another 1,000 homes in the same area. The transfer of 402 of the 3,000 families concerned began on December 21, 2012.

Before the funerals of the victims, each family affected by the tragedy was given 2 million CFA francs by the government to cover burial

costs. Altogether, 255 people were buried in the cemetery in the center of town. The government also gave another 20,333 families an emergency allowance of 3 million CFA francs each, thus a total of 60.9 billion CFA francs.

The Mpila blasts also damaged school infrastructure and left 17,000 scholars with no schools. Initially, the government covered the costs of temporary enrolment in other schools which had not been damaged by the explosions. It then began an emergency rehabilitation program to restore primary and high schools damaged by the blast, thereby ensuring that the classrooms, offices and latrines were rapidly rebuilt and equipped, at a total cost of 3.5 billion CFA francs.

Simultaneously, decontamination of the affected area was undertaken in partnership with a number neighboring countries, well-known international NGOs (Mag Demeter, Handicap International, Msb UNMAS, European Union), and the French, Angolan and Benin armies. They succeeded in decontaminating 3 km² of the area with the assistance of the specialist UN Mine Action unit.

Coming to the aid of homeowners who were left homeless, the government launched a rehabi-



Gravats issus des explosions du 4 mars. *Rubble after the March 4th explosions.*



Unmas, l'Union européenne) mais aussi les armées française, angolaise et béninoise. Presque toute la zone a aujourd'hui été nettoyée - soit une superficie de 3 km² - avec l'appui du service de lutte anti mines des Nations unies.

Pour venir en aide aux particuliers dont les maisons ont été détruites, les pouvoirs publics ont d'ores et déjà lancé un processus de réhabilitation, après une expertise réalisée sur les habitations situées hors de l'épicentre du drame. 821 parcelles sont concernées. Selon une première évaluation des dégâts, le coût de leur réparation s'élève à 23,631 milliards de francs CFA. À ce jour, les entreprises adjudicataires des marchés se trouvent sur le terrain pour effectuer les travaux. La deuxième phase d'expertise des ouvrages couvrant d'autres parcelles et maisons basées également en dehors de la zone centrale du sinistre, est en cours. Au terme du premier recensement immobilier, plus de 5 700 parcelles concernées par les dommages liés aux explosions ont été recensées.

Avant le drame de Mpila, un programme immobilier public de 200 logements était en cours de réalisation à proximité des casernes militaires. Interrompu par le sinistre,

il a redémarré le 23 octobre 2012 et s'achèvera en juillet 2013. Ces logements seront prioritairement mis à la disposition des anciens propriétaires des maisons touchées par la déflagration. Trois cents autres sont, eux, en construction sur les anciens sites des camps militaires du génie et du matériel, pour un montant de 27,6 milliards de francs CFA.

À noter qu'un autre programme immobilier est également en préparation. Il devrait comprendre des édifices publics, un centre commercial, un complexe scolaire, des espaces verts ainsi que plusieurs autres aménagements urbains. En hommage aux victimes des explosions du 4 mars, une stèle sera, elle, érigée à Mpila.



Les nouveaux logements de Kintélé en chantier.
New Kintélé homes under construction.

Concernant les casernes militaires détruites, l'État a lancé leur construction sur trois sites (Mont Barnier, Mambou et Ndouo) situés à 20 km de la ville. La durée des travaux est fixée à trois ans. Quant à l'hôpital de Talangaï (dans le 6^e arrondissement de Brazzaville), fortement endommagé par l'explosion, il vient de faire peau neuve et n'attend plus que ses équipements.

Les victimes de l'accident de Mpila qui ne peuvent exercer ni un travail salarié, ni une fonction libérale rémunérée reçoivent du gouvernement une rente viagère mensuelle qui équivaut à deux fois le salaire minimum (180 000 francs CFA). Elles sont au nombre de 49. Quant aux ayants droit des personnes décédées dans le sinistre, le gouvernement a décidé de verser à chacun une indemnité forfaitaire de 25 millions de francs CFA. Elle est remise à 262 de leurs représentants, pour un montant total de 6,55 milliards de francs CFA.

À terme, le gouvernement prévoit enfin de réaménager et de ré-urbaniser toute la zone du sinistre, tout en relogant l'ensemble des propriétaires des parcelles. Il réfléchit en outre aux modalités d'indemnisation des propriétaires des biens non immobiliers détruits par les explosions et aux remboursements des personnes ayant réhabilité leurs maisons sur fonds propres.

Des bâtiments et des salles de classe bien équipés ont été rebâti après le drame pour permettre aux sinistrés de se reconstruire.

New buildings and well-equipped classrooms were built to enable victims of the blast to return to normal.

tation process, following an expert assessment of 821 homes outside of the epicenter of the explosion. According to an initial assessment of the damage, repair costs amount to 23,631 billion CFA francs. Work has begun on this project. The second assessment phase of another property zone outside the epicenter is underway. An initial count has revealed that over 5,700 properties have been damaged by the explosions.

Before the Mpila blasts, a public real estate programme of 200 council houses was under way near the military barracks. Having been interrupted by the blast, it was restarted on October 23, 2012 and will be completed in July, 2013. These homes will be made available to Mpila homeowners who lost their homes. Another 300 homes are being built on the old military engineering and equipment sites at a cost of 27.6 billion CFA francs.

Another new development, currently in the planning stage, will include public buildings, a shopping mall, a school complex, green spaces and many other urban facilities. A monument to Mpila victims will be erected.

With regard to the military barracks



that were destroyed, the government has begun rebuilding on three sites (Mont Barnier, Mambou and Ndouo), 20 km from the city. Work should be completed within three years. The Talangaï Hospital (in the 6th neighbourhood of Brazzaville), which was seriously damaged by the blasts, has been rebuilt and is awaiting new equipment.

The 49 Mpila victims who are no longer fit for employment or able to exercise their professions receive a monthly government disability pension of twice the minimum wage (180,000 CFA

francs). Another 262 people, heirs of those that died in the blasts, received a lump sum payment of 25 million CFA francs each, a total of 6.55 billion CFA francs.

Ultimately, the government plans to redevelop and re-urbanize the entire disaster area, relocating all property owners, and is currently working on how to compensate homeowners who repaired their homes at their own expense and those who suffered material losses other than property.



DITES NOUS JEAN-JACQUES BOUYA

Dix ans après la création de la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), les Congolais saluent unanimement les résultats obtenus par cette nouvelle structure de passation et de suivi des marchés de l'Etat.

Invité d'une émission interactive diffusée sur Télé-Congo à l'occasion du 10^e anniversaire de la DGGT, Jean-Jacques Bouya, ministre à la présidence chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, a profité de ce rendez-vous pour rappeler les raisons qui ont conduit le chef de l'Etat à créer la DGGT et revenir sur le mode de gestion de ce nouvel organe.

Accompagné de Rigobert Maboundou, ministre de l'Agriculture et de l'Élevage, de Nick Fylla de Saint-Eude, président de la Commission économie et finances du Sénat, de Maurice Mavoungou, président de la Commission économie et finances de l'Assemblée nationale, et de Martin Itoua, président de la Coordination des associations et réseaux de la société civile du Congo (Caresco), Jean-Jacques Bouya a, par ailleurs, démontré que la DGGT avait obtenu des résultats tangibles au cours de la décennie écoulée (construction ou réhabilitation de huit aéroports, de 200 bâtiments modernes et de huit nouvelles usines d'adduction d'eau potable, bitumage de plus de 1000 km de routes à travers tout le pays, installation de 758 km de lignes très haute tension et de 1000 km de fibre optique, etc.).

Retour sur les temps forts d'une émission inédite - pour laquelle 1045 questions ont été envoyées par SMS - qui a battu le record d'audience de Télé-



Congo. Denise Epote, journaliste à TV5, accompagnée d'Emile Gankama Nsiah, des Dépêches de Brazzaville, Antoine Ambendza Mokia, de Télé-Congo, et Laurianne Massamba, de DRTV, en assurait l'Wa présentation.

TELL US JEAN-JACQUES BOUYA

Ten years after the founding of the General Delegation for Major Public Works (DGGT), Congo unanimously salutes the results obtained by this structure for awarding and monitoring government contracts.

As a guest on a Tele-Congo program broadcast on the occasion of the 10th anniversary of the DGGT, Jean-Jacques Bouya, Minister at the Presidency for Spatial Planning and the DGGT, took advantage of the opportunity to reiterate the reasons why the president created the DGGT and how it is run.

Along with Rigobert Maboundou, Agriculture & Livestock Minister, Nick Fylla de Saint-Eude, President of the National Assembly Economic & Finance Commission, and Martin Itoua, president of the congress of civil society associations and networks (CARESCO), Minister Bouya demonstrated that the DGGT had achieved tangible results during the past decade (construction or rehabilitation of eight airports, 200 buildings and 8 new water treatment plants, paving of over 1,000 km of roads, erecting of 758 km of high-voltage power lines and 1,000 km of fiber optic cable.

Here are some highlights from this celebratory program, during which 1,045 questions were received by SMS. It was presented by TV5 journalist Denise Epote, along with journalists Emile Gankama Nsiah (Dépêches de Brazzaville), Antoine Ambendza Mokia (Tele-Congo), and Laurianne Massamba (DRTV).



DITES NOUS JEAN-JACQUES BOUYA

Denise Epote : Jean-Jacques Bouya, inscrire le Congo dans la modernité est une mission noble. Mais quand tout est à faire, comment s'opère la hiérarchie des priorités ?

Jean-Jacques Bouya : Il y a deux ou trois mois, des collaborateurs sont venus me voir pour me dire : "Monsieur le ministre, qu'est-ce que nous allons faire pour fêter les dix ans ?" Je leur ai répondu : "Les dix ans de quoi ?". Ils m'ont dit : "Les dix ans d'existence de la Délégation générale aux grands travaux !". Et je me suis exclamé : "Quoi ? Dix ans déjà !".

À travers cette anecdote, ce que je veux vous dire, c'est que la tâche de la DGGT est immense et que, quand on se plonge dedans, on ne se rend pas compte du temps qui passe.

Au sortir des événements douloureux que le pays a connus, il fallait beaucoup d'imagination et beaucoup d'ingéniosité pour le remettre sur la voie du développement. C'est ainsi que le président de la République s'est attelé, tout en stabilisant le Congo, à réfléchir à la façon de mettre en place les outils nécessaires pour atteindre cet objectif. Ce fut "la Nouvelle Espérance".

Puis, la question s'est posée de savoir comment faire en sorte que ce programme soit mis en œuvre de façon véritablement responsable afin que les

populations en récoltent les fruits. Sur les 12 engagements (pris par le chef de l'Etat dans le programme "Nouvelle Espérance", NDLR), le quatrième était le plus important, à mon sens, parce qu'il pointait du doigt ce qui bloquait le développement du Congo en particulier, et celui de l'Afrique en général : le manque d'infrastructures de base.

Denise Epote : Vous avez eu carte blanche pour réaliser ces infrastructures puisque, en plus de la Délégation générale aux grands travaux, votre ministère est également en charge de l'aménagement du territoire. Si ces deux missions sont bien complémentaires, ne vous imposent-elles pas aussi une obligation de résultats ?

Jean-Jacques Bouya : On ne parlera pas de carte blanche : il faut simplement parler de la vision du président de la République. Pour répondre à votre question, le regroupement de la Délégation générale aux grands travaux et du portefeuille de l'aménagement du territoire sous la coupe d'un seul et même ministère était nécessaire. Cela nous a, en effet, donné les moyens de mettre en œuvre de manière pragmatique la politique ambitieuse du chef de l'Etat et d'obtenir des résultats palpables.

TELL US JEAN-JACQUES BOUYA

Denise Epote: Jean-Jacques Bouya, modernizing Congo is a noble mission. But when there is so much to be done, how does one set priorities?

Jean-Jacques Bouya: Two or three months ago, my colleagues asked me what we were going to do to celebrate the 10th anniversary and I said, "The 10th anniversary of what?" and they said "of the DGGT" and I said, "What? Ten years already?"

This anecdote is my way of saying that the DGGT's task is immense and that, once immersed in it, we lose track of time.

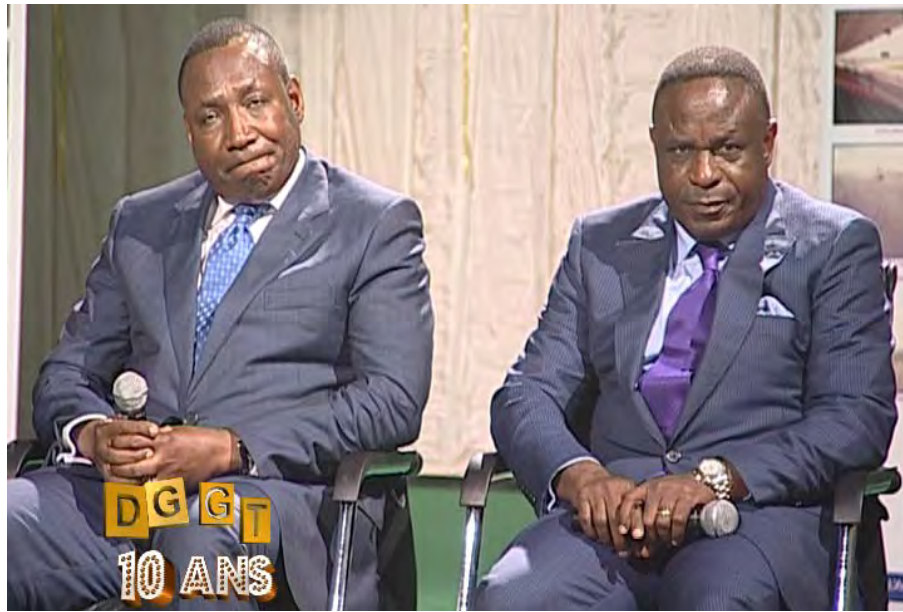
When the country was emerging from its painful past, a lot of imagination and a lot of ingenuity were needed to set us on the road to development. This is why the president, whilst stabilizing Congo, was considering ways to implement the necessary mechanisms to achieve this objective.

It was our "New Hope".

Then the question arose of how to roll out the program responsibly so that it really benefited the people. Of the 12 commitments (made by the president in the New Hope programme, Ed), the fourth was the most important, in my opinion, because it identified that which prevented the development of Congo, in particular, and Africa, in general: the lack of basic infrastructure.

Denise Epote: You've had free rein over infrastructure because, over and above the DGGT, your ministry is responsible for land development. While these two missions are complementary, do you not feel under pressure to produce results?

Jean-Jacques Bouya: I wouldn't call it free rein; it's considering the president's vision. To reply to your question, grouping the DGGT and the land development portfolio under the control of a



DITES NOUS JEAN-JACQUES BOUYA

Denise Epote : Les Congolais pensent que la DGGT travaille bien, mais qu'elle doit encore faire de gros efforts dans le suivi des travaux. Que répondez-vous aux critiques des populations ?

Jean-Jacques Bouya : Ce qui est intéressant, c'est de savoir que les Congolais suivent de près l'évolution et le développement de leur pays. C'est louable. Dans toute action humaine, il est par ailleurs tout à fait normal que certains émettent telle ou telle critique et il faudra en tenir compte pour obtenir des résultats. D'ailleurs, si nous avons décidé aujourd'hui de faire le point après le long chemin qui a été parcouru depuis la création de la DGGT, c'est bien pour prendre le temps de regarder ce qui a été fait et fixer des repères.

Vous dites par ailleurs que 1045 SMS ont été envoyés pour l'émission. Cela veut dire que les gens s'intéressent à la DGGT parce qu'elle représente une véritable expertise nationale. Ce sont, en effet, des cadres congolais que le président de la République a responsabilisés pour suivre l'ensemble des projets structurants mis en œuvre sur notre territoire.

Denise Epote : Rigobert Maboundou, partagez-vous les réactions et les critiques des Congolais ?

Rigobert Maboundou : Bien sûr ! Mais vous savez, il n'est pas d'action humaine qui ne comporte aucune faille, c'est pourquoi nous gardons une oreille attentive aux critiques de la population afin de corriger ce qui doit l'être. En outre, la principale fonction des hommes politiques, aujourd'hui, n'est plus tant l'édification de l'Etat de droit qu'une gestion économique et financière exigeante. C'est d'ailleurs dans cette optique que le président a créé la Délégation générale aux grands travaux, afin de prendre en considération le besoin de qualité dans la dépense et la satisfaction des besoins de la population. Je suis heureux de voir que les Congolais jugent positivement la DGGT qui a reçu pour mission de donner une perspective à la vision d'un homme, le président de la République, à qui la Constitution reconnaît le droit de déterminer et de conduire la politique de la nation.

Denise Epote : Martin Itoua, quel regard portez-vous sur ces dix ans d'existence de la DGGT ?

Martin Itoua : Si l'on est souvent avare de félicitations, notre rôle, en tant que représentants de la société civile, est de dire les choses telles qu'elles sont. Je limiterai donc mon témoignage à ce que je vois au quotidien. Ainsi, On se

single ministry was necessary. It gave us the means to implement, in a pragmatic way, the president's ambitious policy and obtain tangible results.

Denise Epote : The Congolese people believe that the DGGT does good work, but that it should make more effort in monitoring projects.

Jean-Jacques Bouya : What is interesting is that the Congolese people follow the development of their country so closely. This is commendable. In everything we do, it is normal that there will be criticism which must be taken into account to achieve results. Moreover, if we decided today to take stock after the long road traveled since the creation of the DGGT, it is good to look at what has been done and set benchmarks.

You said that you received 1,045 SMS for this show. That means that people are interested in the DGGT because it represents real national expertise. Congolese executives empowered by the president to monitor the country's developmental projects.

Denise Epote : Rigobert Maboundou, do you share the Congolese people's reactions and criticisms?

Rigobert Maboundou : Of course! However, no human action is faultless, which is why we keep an open ear to criticism, so we can correct where necessary. In addition, the main function of politicians is not so much law making as taking care of demanding economic and financial management. This is why the president created the DGGT, to ensure quality in spending and satisfying the needs of the people. I'm pleased to see that the Congolese people have a favorable opinion of the DGGT, whose mission is to realize the vision of a man, the president, whom the constitution recognizes as having the power to determine and carry out national policy.

Denise Epote : Martin Itoua, how do you see the ten years of the DGGT?

Martin Itoua : I know we are stingy with our praise, but our role as representatives of civil society is to tell things as



DITES NOUS JEAN-JACQUES BOUYA

souvent des conditions dans lesquelles on quittait Makoua pour arriver à Brazzaville, il y a 20 ans. Quand la Délégation générale aux grands travaux a expliqué à la Caresco ce qu'elle comptait faire, nous l'avons félicitée et nous avons adhéré à son projet.

Denise Epote : Maurice Mavoungou, Nick Fylla, communiquer, c'est faire savoir. Tel est précisément ce que la DGGT tente de faire depuis dix ans...

Maurice Mavoungou : Il y a huit, voire dix ans, nous nous interrogeons sur la vocation de la Délégation générale aux grands travaux et sur sa capacité à relever les défis qui se présentaient à elle. Aujourd'hui, la population appelle cette structure "les Grands Travaux", une dénomination qui permet de mesurer ses attentes en matière d'infrastructures et de projets dits "structurants" pour le pays.

C'est aussi la preuve qu'il fallait communiquer. Nous, parlementaires, demandions à ce que la DGGT s'exprime. Ce qu'elle a fait, en se mettant à gouverner par la preuve, montrant ainsi que l'initiative du président de la République était la bonne.

Nick Fylla : Je pense que la Délégation générale aux grands travaux a sa raison d'être. Les actions qu'elle mène

sur le terrain sont tangibles. Sa création résulte de l'appréciation des échecs des différents plans de développement économiques - et notamment du plan quinquennal (1982-1986) au cours duquel les investissements ont été réalisés sans cohérence - faite par le président de la République.

Aujourd'hui, en effet, la DGGT donne à l'action de l'exécutif une certaine cohérence en matière d'investissements. Quant à son élévation au rang de ministère, elle nous donne à nous, parlementaires, la possibilité de contrôler son action et donc de lui donner un véritable satisfecit sur la base des contrôles que nous effectuons.

Emile Gankama Nsiah : Jean-Jacques Bouya, la DGGT est parfois accusée d'être juge et partie parce que c'est elle qui, à la fois, attribue les marchés, les finance et en contrôle le résultat. Que répondez-vous à cette critique ?

Jean-Jacques Bouya : Cette question est très importante parce qu'elle fait l'objet de nombreux amalgames. Vous savez, il y a une question de responsabilité et de priorité dans les choix d'investissements. Notre action étant transversale, chaque fois qu'un ministère souhaite réaliser un projet, nous en recevons les caractéristiques techniques. Nous les examinons ensemble puis nous lançons

TELL US JEAN-JACQUES BOUYA

they are. I will therefore limit my view to what I see on a daily basis. We remember how people used to travel from Makoua to Brazzaville, 20 years ago. When the DGGT told CARESCO what it was planning to do, we welcomed the project.

Denise Epote : Maurice Mavoungou, Nick Fylla, communication is informing. Which is exactly what the DGGT has been trying to do for 10 years...

Maurice Mavoungou : Eight to ten years ago, we were questioning the vocation of the DGGT and its ability to meet the challenges it faced. Today, people call it "major works", a name that implies their expectations in terms of infrastructure projects for the country.

It's also proof that we need to communicate. We parliamentarians want the DGGT to tell us what it's doing. And it does, in governing by proof, showing that the president's initiative was correct.

Nick Fylla : I think the DGGT for major projects has its essential purpose. Its actions on the ground are tangible. Its creation resulted from the president's understanding of the various failures of economic development plans - including the five-year plan (1982-1986) - in which senseless investments were made. Today, in fact, the DGGT gives executive action meaningful investment. Its elevation to that of a ministry gives us, as parliamentarians, the ability to control its actions and give it a real good report on the basis of our monitoring.

Emile Gankama Nsiah : Jean-Jacques Bouya, the DGGT is sometimes accused of being judge and jury because it awards contracts, finances them and monitors the results. What's your response to this criticism?

Jean-Jacques Bouya : This is an important question because it is the subject of many mix-ups. There is an element of



Route Pointe-Noie / Dolisie. Pointe-Noire/Dolisie road.

DITES NOUS JEAN-JACQUES BOUYA

un appel d'offre national ou international en vue de sa réalisation. Ce processus est systématique.

Les choix de travaux se font en concertation avec les ministères concernés, via la mise en place d'une commission à laquelle tout le monde participe : bénéficiaires du projet, collectivités locales, ministère de l'Aménagement du territoire, etc.

Une fois le projet retenu et l'entreprise exécutante sélectionnée, nous signons un contrat. Nous le signons parce que l'Etat nous a délégué la maîtrise d'ouvrage de ses grandes réalisations et qu'à ce titre, nous assumons la responsabilité de leur exécution tant physique que financière.

Ce qu'il faut savoir en revanche, c'est que la DGGT ne finance pas les projets. Ces derniers le sont par l'Etat via le ministère des Finances, qui assure les paiements après avoir vérifié que les tâches ont bien été réalisées. Les rôles sont donc bien définis. Le nôtre se cantonne à envoyer un rapport aux financiers pour les tenir informés du degré d'avancement des projets afin que la dépense soit de qualité.

Vous savez, le pays a atteint le point d'achèvement de l'initiative Pays pauvres très endettés (PPTE), ce qui a permis de mettre en place un certain nombre de mécanismes et de dispositifs en matière de finances publiques,

comme par exemple l'unicité de caisse.

Emile Gankama Nsiah : Jean-Jacques Bouya, vous avez effectivement réussi votre mission. Mais n'êtes-vous pas devenu, aujourd'hui, plus que ce simple technicien à qui le président a confié un chantier ?

Lors du dernier congrès du Parti congolais du travail (PCT), vous êtes en effet devenu membre de son bureau politique. A l'occasion du dernier remaniement de l'équipe gouvernementale, vous êtes par ailleurs devenu ministre à plein temps et, lors des dernières élections législatives, vous avez été élu député. Tout porte donc à croire que vous avez une certaine ambition politique ?

Jean-Jacques Bouya : En politique, je suis simplement membre d'un parti parmi tant d'autres, le Parti congolais du travail (PCT), et j'en observe la discipline. Ce qu'a voulu faire le PCT, c'est créer les conditions d'une majorité confortable pour accompagner l'action du président de la République à travers les orientations, la vision et le mouvement qu'il a mis en place pour favoriser l'essor du Congo.

Emile Gankama Nsiah : Êtes-vous cependant prêt à jouer un rôle politique important ?

responsibility and priority when choosing investments. Because our activities are transversal, every time a minister wishes to carry out a project, we receive the specifications. We examine them together, and then we publish a national or international call for tenders. This procedure is systematic.

The choice of projects is made with the ministries concerned, through a commission in which everyone involved participates: beneficiaries, local authorities, ministry of land development, etc.

Once the project is approved and the contractor selected, we sign a contract. We sign because the state has delegated the supervision of its major works to us and we fully accept the responsibility for their execution and financing.

One needs to remember that DGGT does not finance the projects itself. It's the state, via the ministry of finance, which makes the payments once the completed work is approved. The roles are clearly defined. Ours is to report to the financiers to keep them informed of the progress of the projects, to ensure quality expenditure.

You know, the country reached completion point of the Heavily Indebted Poor Countries (HIPC) initiative, which put in place a number of mechanisms and arrangements for public finances, such as a single fund.

Emile Gankama Nsiah: Jean-Jacques Bouya, you successfully manage your mission. But, today, have you not become more than the mere technician to whom the president entrusted a project? At the last meeting of the Congolese Labor Party (PCT), you became a member of its political bureau. During the latest government reshuffle, you became a full-time minister and, in the last election, you were elected a member of parliament. Everything leads us to believe that you have political ambitions?

Jean-Jacques Bouya: In politics, I'm simply a member of a party amongst many others, the PCT and I obey its rules. What the PCT wants to do is to create the conditions for a comfortable majority to support the President's actions through



DITES NOUS JEAN-JACQUES BOUYA

Jean-Jacques Bouya : Nous le jouons déjà puisque j'ai été élu député et que je suis, en plus, ministre du gouvernement de la République. Que vouloir de plus ?

Denise Epote : Voici l'un des SMS que nous ont envoyé les téléspectateurs : "Il existe des disparités entre les départements congolais. Le Niari est le plus riche département du pays, mais le manque d'infrastructures en a fait un département enclavé". Que répondez-vous à cela, Jean-Jacques Bouya ?

Jean-Jacques Bouya : J'apporterai à cette critique une réponse générale en rappelant que le président de la République avait bien senti ce genre de problèmes en mettant en place un premier projet de société baptisé "Nouvelle Espérance", dont le quatrième engagement était : "Doter le pays d'infrastructures de base viables", le manque d'infrastructures étant le principal frein au développement du Congo et du continent africain en général. Le problème ne concerne pas simplement le Niari. D'autres régions sont encore plus enclavées que lui. La situation de la Likouala, par exemple, est encore plus dramatique.

Je l'ai dit : la modernisation du pays passe par la mise en place des infras-

tructures de base. Mais il s'agit d'investissements lourds dont la réalisation prend du temps. Ainsi, qui pouvait penser hier que l'on pourrait un jour quitter Pointe-Noire et arriver à Dolisie, dans le Niari, en passant par le Mayombe comme s'il n'y avait pas de forêts ? Il s'agit, à mon sens, d'une avancée significative qui, dans quelques années, connaîtra encore une amélioration avec l'aménagement de routes d'intérêt communautaire entre Dolisie et Ndendé, par exemple, pour entrer au Gabon.

Mais il faut toutefois être conscient que ces réalisations se font par étape, car notre budget d'investissement n'est pas illimité. Il nous faut des moyens et nous ne les avons pas en un jour.

Denise Epote : Y a-t-il la volonté de mettre davantage l'accent sur l'aménagement de Brazzaville, la capitale, plutôt que sur celui des autres villes du pays ?

Jean-Jacques Bouya : Brazzaville est la capitale de notre pays, sa vitrine, il est donc tout à fait normal qu'elle bénéficie d'un certain nombre d'aménagements. En outre, il faut aussi que les Congolais apprécient le climat dans lequel nous vivons, un climat très difficile, celui de la zone équatoriale. Il s'agit d'une zone à forte pluviométrie,

TELL US

JEAN-JACQUES BOUYA

the guidance, vision and the movement he established to promote Congo's growth.

Emile Gankama Nsiah: Are you nevertheless ready to play an important political role?

Jean-Jacques Bouya: I'm already playing it since I was elected and I am, moreover, a government minister of the Republic. What more could one want?

Denise Epote: Here's a viewer's SMS: "There are disparities between the Congolese counties. Niari is the richest county in the country, but the lack of infrastructure has made it landlocked." What do you say to that, Jean-Jacques Bouya?

Jean-Jacques Bouya: I will answer this generally, and remind you that the president was aware of this kind of problem when he initiated a first social project called "New Hope", of which the fourth commitment was "Give the country viable basic infrastructure", because the lack of infrastructure was the main impediment to the development of Congo and Africa in general. The problem doesn't only affect Niari. Other regions are even more landlocked. Likouala, for example, is much worse off.

I've said this before. The modernization of the country is through basic infrastructure. But it implies massive investment which takes time to find. Who would've thought that one day we could travel from Pointe-Noire to Dolisie, in Niari, via Mayombe, as if there weren't any forests? This signifies enormous progress which, in a few years' time, will be even better with the building of roads between Dolisie and Ndendé, for example, to enter Gabon. But one has to be aware that these achievements are reached in stages because our budget is not unlimited. We need the means and we can't get them in a day.

Denise Epote: Is there the will to put



Aérogare de Maya-Maya. Maya-Maya airport terminal.

DITES NOUS

JEAN-JACQUES BOUYA

dans un relief délicat, ce qui implique que les pouvoirs publics et les populations soient regardants sur ce qui a déjà été accompli et le préservent pour nous permettre d'avancer.

Antoine Ambendza Mokia : Dix ans après sa création, tout le monde salue le bilan de la DGGT. Depuis qu'elle existe, plusieurs milliards de francs CFA sont sortis des caisses de l'Etat pour financer de grands projets. Tous ces investissements ont-ils fait l'objet d'études de rentabilité ? Des investissements de pur prestige n'ont-ils pas également été faits ?

Jean-Jacques Bouya : En Afrique, et particulièrement chez nous, au Congo, un pays où la plupart des aménagements manquent à l'appel, la mise en place d'infrastructures sert de moteur au développement. Il est vrai qu'il faut des études d'impact économique. Cependant, il n'est pas toujours évident que celles-ci se révèlent concluantes au moment où elles sont lancées. Je vais vous prendre un exemple simple. Quand nous avons décidé, sur instruction du président de la République, de construire l'aéroport international Maya-Maya, une étude et des plans architecturaux réalisés par

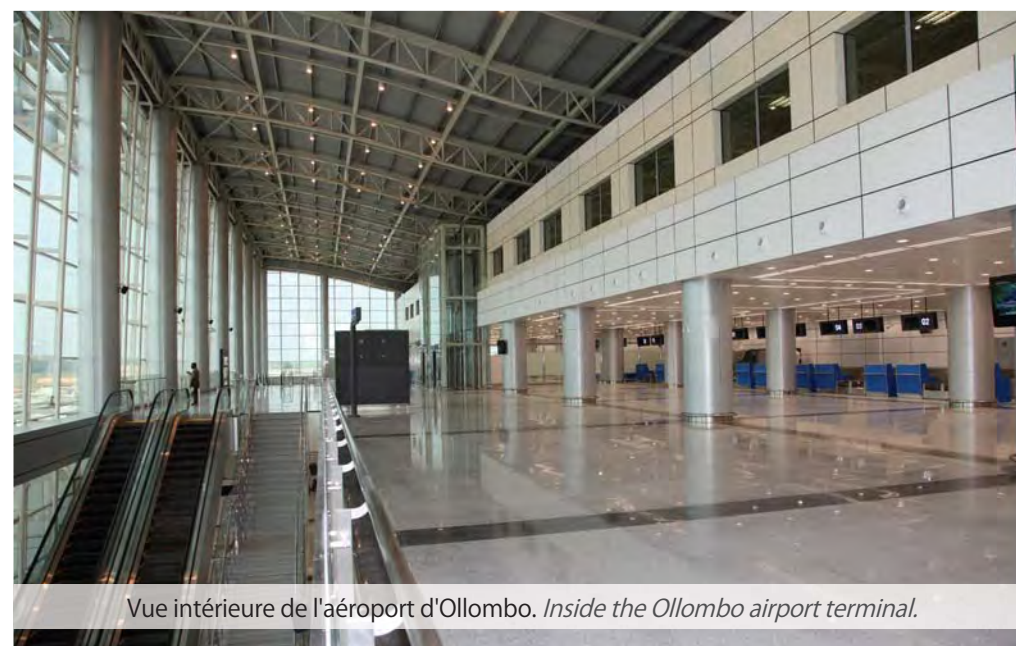
more emphasis on the development of the capital, Brazzaville, rather than the other cities?

Jean-Jacques Bouya : Brazzaville being the capital of our country, the show-room, it's absolutely normal that it benefits from a certain number of facilities. In addition, people should understand that the climate in which we live is very difficult, the equatorial zone. This is an area of high rainfall, difficult terrain, which means that the government and the public must be fussy about what has been done and preserve it so that we can move forward.

Antoine Ambendza Mokia : Ten years after its creation, everyone salutes the DGGT's results. Several billion CFA francs from government coffers have financed major projects. Have all these investments undergone cost-effectiveness studies? Have there been some investments for pure prestige?

Jean-Jacques Bouya : In Africa, here in Congo particularly, where there is a lack of development, infrastructure is an engine of growth. It's true that there should be economic impact studies. However, they aren't always conclusive at the time they're made. For example, when we decided, on the president's instructions, to build the Maya-Maya international airport, studies and architectural plans were made available to us by ASECNA. The trend then was a growth in air traffic in Brazzaville. In 2005, in fact, it was around 500,000 passengers per year. It gradually increased to 550,000-600,000 passengers, before reaching 700,000 in 2010.

We told ourselves that if we were giving Brazzaville an airport worthy of the name, the goal of three million passengers, instead of only one million as stipulated in the ASECNA study, was possible because we are a hub that lacks opportunities. The feasibility study was done with this in mind. And today, actually, I can tell you that since the partial completion of the Maya-Maya airport terminal and the commencement of the second module of the terminal, we have already exceeded one million passengers per year. In this example, exist-



Vue intérieure de l'aéroport d'Ollombo. Inside the Ollombo airport terminal.

DITES NOUS

JEAN-JACQUES BOUYA

leur région, celles-ci y voient donc aussi leur intérêt économique et politique. Elles nous disent : " Si vous développez les routes, nous créerons l'intelligence nécessaire pour développer nos activités et aller au delà ".

Antoine Ambendza Mokia : Jean-Jacques Bouya, vos détracteurs vous reprochent d'avoir réalisé des investissements dans des endroits où cela n'était pas forcément utile. Le cas de l'aéroport d'Ollombo ou des palais présidentiels qui ont été construits dans tous les départements où la municipalisation accélérée est entrée en vigueur sont, à ce titre, souvent cités...

Jean-Jacques Bouya : Nous revendiquons en même temps l'Etat de droit, une forte démocratie, l'installation des institutions de la République, l'équité dans le traitement de tous les départements, et tout cela à un prix. En ce qui concerne l'institution présidentielle, serait-il bien raisonnable qu'elle ne soit représentée qu'à Brazzaville et que quand le chef de l'Etat se déplace à l'intérieur du pays, il ne sache pas où s'installer ni comment exercer sa charge ? Le processus de municipalisation accélérée atteindra la Lékoumou l'année prochaine.

Et bien je suis sûr que, si vous dites qu'aucun palais présidentiel ne sera construit là-bas, la population de la région se plaindra.

Quant aux projets structurants, je pose la question : si nous regardons de près une carte du Congo, où se trouve précisément son centre géographique ? Tracez deux ou trois diagonales et vous tomberez sur Ollombo. C'est vrai que nous sommes habitués à faire de la rhétorique et que l'on a tendance à penser que le centre du pays se trouve dans la capitale. Mais c'est faux. Géographiquement, le Congo ne se définit pas comme tel. Son centre est bel et bien à Ollombo, qui est l'endroit par lequel passent tous les modes de transport. Vous y avez l'eau, vous y avez la route. Alors quand on y ajoute un aéroport et un chemin de fer, cela permet d'y rassembler toutes les infrastructures de transport possibles dans le pays.

Cela permet de créer des conditions de développement équitables à l'échelle du territoire congolais et de faire naître des opportunités. Avec la création d'une zone économique spéciale, la poursuite de l'aménagement de cette partie du pays est d'ailleurs programmée en raison des atouts dont elle regorge.

TELL US

JEAN-JACQUES BOUYA

ing infrastructure created conditions for development.

So when people demand that infrastructure be built to open up their landlocked regions, they see their economic and political interests. They're saying "If you build roads, we will do the necessary to develop our activities to go beyond".

Antoine Ambendza Mokia : Jean-Jacques Bouya, your critics accuse you of having made investments in places where it was not necessarily helpful. Ollombo Airport and presidential palaces that were built in all departments where accelerated municipalization is in force are, as such, often cited...

Jean-Jacques Bouya : At the same time, we demand the rule of law, a strong democracy, and the establishment of the institutions of the Republic, and the equal treatment of all counties, and all at a price. Regarding the presidential institution, is it reasonable that it is represented only in Brazzaville and that when the head of state is travelling in the country he has nowhere to stay or hold office? The accelerated municipalization process will reach Lékoumou next year. I'm sure that if we say no presidential palace will be built there, the people of the region will complain.

As for infrastructure projects, I ask: If we look closely at a map of Congo, where precisely is the geographic center? Draw two or three diagonal lines and you will find Ollombo. We are used to the rhetoric and tend to think that the capital is the center. But this is wrong. Geographically, Congo is not defined as such. Its center is indeed in Ollombo, through which all modes of transport must pass. There is water, there is the road. So when you add an airport and a railway, you're granting them all possible transportation infrastructure.

This creates conditions for equitable development and opportunities throughout the whole of Congo. With the creation of a special economic zone, the



Visite de Jean-Jacques Bouya d'un wagon de première classe.
Jean-Jacques Bouya inspects a 1st class carriage.

DITES NOUS JEAN-JACQUES BOUYA

Denise Epote : Jean-Jacques Bouya, certains téléspectateurs s'interrogent sur le sens des investissements réalisés dans les infrastructures aéroportuaires. L'un d'eux se demande notamment "quel est l'intérêt de construire des aéroports à des coûts exorbitants s'ils ne sont pas desservis par des vols commerciaux ?

Jean-Jacques Bouya : Je suis pilote de carrière. À mon sens, il nous faut construire des aéroports car nous avons longtemps souffert d'un manque d'infrastructures aéroportuaires au Congo. À l'époque de Lina Congo par exemple, Nous avions des avions mais nous ne pouvions pas desservir certaines parties du pays, faute d'avoir les pistes pour les faire atterrir. Aujourd'hui, nous avons ce qu'il faut, avec huit aéroports à l'échelle nationale au total. Et, grâce à eux, nous sommes en train de reconfigurer entièrement l'organisation du pays. Désormais, si un investisseur souhaite aller à Ollombo, à Owando, à Ewo ou à Dolisie, il n'est plus obligé de passer par Brazzaville.

Antoine Ambendza Mokia : On sait que le Chemin de fer Congo-Océan (CFCO) occupe une place importante dans l'économie congolaise. Par le passé, on a tenté de le mettre en

concession mais ses repreneurs potentiels s'étaient montrés réticents en raison de son état. Quand le CFCO fera-t-il l'objet d'un investissement massif ?

Jean-Jacques Bouya : La raison pour laquelle la mise en concession du CFCO s'est révélée infructueuse, à l'époque, tient au fait que nous ne pouvions tout simplement pas, quel que soit l'état de la structure, céder le chemin de fer pour un franc symbolique. Cela n'avait rien à voir avec un manque d'investisseurs. Notre démarche a, d'ailleurs, été saluée par tout le monde, y compris les travailleurs du CFCO. Le CFCO est, par ailleurs, en train de monter en puissance, grâce à l'effort personnel du chef de l'État. La construction de la route nationale n°1, par exemple, sera pour lui un véritable atout dans la circulation des biens et des personnes. Bien sûr, il est vrai que les besoins du CFCO sont énormes et que les investissements que nous effectuons sont progressifs. Mais le coût pour le refaire entièrement s'élève à environ 400 ou 500 milliards de francs CFA (un milliard de dollars, NDLR)... C'est pourquoi là où des problèmes particuliers se posent, nous les traitons, en vue de rétablir progressivement le bon fonctionnement de la voie, l'objet

continued development of this part of the country is scheduled because of its numerous assets.

Denise Epote: Jean-Jacques Bouya, some viewers wonder about investment in airport infrastructure. One asks "what is the point of building airports at exorbitant costs if they are not served by commercial airlines?"

Jean-Jacques Bouya: I'm a pilot by profession. In my view, we need to build airports because, for a long time, Congo has suffered from lack of airport infrastructure. At the time of Lina Congo, for example, we had planes but we couldn't fly to certain parts of the country, because they had no runways to land on. Today we have what it takes, with a total of eight airports nationwide. And thanks to them, we are fully reconfiguring the organization of the country. Now, if an investor wants to go to Ollombo, Owando, Ewo or Dolisie, he doesn't have to go through Brazzaville.

Antoine Ambendza Mokia: We know that the Congo-Ocean Railway (CFCO) plays an important role in the Congolese economy. In the past, we tried to find a private operator but potential buyers were reluctant because of its condition. When will there be a massive investment in the CFCO?

Jean-Jacques Bouya: The reason the concession of CFCO was unsuccessful at the time, is that we simply could not, regardless of its condition, sell the railway for a song. It had nothing to do with a lack of investors. Our approach was welcomed by everyone, including CFCO employees.

The CFCO is going from strength to strength, thanks to the personal efforts of the president. The construction of the RN1, for example, is for him a real asset in the movement of goods and people. Of course, it is true that the CFCO needs are enormous and investment is gradual. It would cost around 400 to 500 billion CFA francs (\$1billion, Ed) to completely rebuild. That's why we handle problems as they arise so we can gradually restore proper functioning of the railway, as the goal is obviously to completely restore it.



Vue aérienne du barrage hydroélectrique d'Imboulou.
Aerial view of the Imboulou hydroelectric dam.

DITES NOUS JEAN-JACQUES BOUYA

tif étant évidemment de procéder à sa réhabilitation totale. Mais ce qui est important avant tout, c'est que les moyens de traction du chemin de fer montent en puissance. Dans les années 1986-1988, le CFCO comptait près de 50 locomotives. A la fin des événements douloureux que le pays a connus, autour des années 2000, il n'en restait plus que 4 ou 5. Aujourd'hui, nous tentons de rééquiper graduellement la structure qui peut s'appuyer aujourd'hui sur plus de 20 locomotives. Mais, pour atteindre l'équilibre, nous en avons besoin de 45 à 50. Il s'agit donc d'une opération de longue haleine.

Denise Epote : Jean-Jacques Bouya, certains Congolais reprochent à la DGGT "de fermer les yeux sur les modes d'attribution des marchés". Le mot "corruption" n'est pas prononcé, mais il est sous-entendu, laissant entendre que la transparence n'est pas toujours de mise au sein de la délégation. Que répondez-vous ?

Jean-Jacques Bouya : Si on regarde l'histoire de notre pays, force est de constater qu'il s'agit de la première

structure qui procède à des appels d'offres de manière publique et systématique. Les téléspectateurs assistent chaque jour aux ouvertures des offres. Leurs résultats sont, par ailleurs, eux aussi rendus publics. Le principe d'attribution des marchés est simple : celui qui propose les meilleures offres techniques et financières remporte la mise. Et nous pensons que, jusqu'à présent, ces consultations sont menées dans les meilleures conditions de transparence.

Laurianne Massamba : Monsieur le ministre, aujourd'hui, les sempiternels bidons jaunes font des va et vient dans les rues de Brazzaville et des dizaines de groupes électrogènes parsèment les artères de la capitale. Que dites-vous à ces Congolais qui n'attendent que l'eau et le courant ?

Jean-Jacques Bouya : C'est une question qui revient souvent. Il faut dire que le pays revient de très loin. Le président de la République dit souvent qu'« on ne peut donner que ce que l'on a ». La première des choses qu'il fallait faire en la matière, c'était de mettre en place des unités de production : stations

TELL US JEAN-JACQUES BOUYA

But what is important above all is that the rolling stock is gaining momentum. From 1986-1988, the CFCO had nearly 50 locomotives. After the conflict, around the year 2000, there were no more than four or five left. We're gradually re-equipping the company which now has more than 20 locomotives. But we need 45 to 50. So it's a long-term operation.

Denise Epote: Jean-Jacques Bouya, some people accuse the DGGT of "closing their eyes to the way contracts are awarded". The word "corruption" is not used, but is implied, suggesting that the DGGT is not always transparent. What do you say?

Jean-Jacques Bouya: If we look at the history of our country, it is clear that this is the first structure that handles tenders in a public and systematic way. People see bids being opened every day on TV. Their results are also made public. The principle of awarding contracts is simple: whoever makes the best technical and financial bid wins the contract. And we think that, so far, these consultations are conducted in the fullest transparency.

Laurianne Massamba: Minister, currently there is an endless coming and going of yellow jerry cans and dozens of generators dot the streets of the capital. What do you say to those Congolese who are waiting for water and power?

Jean-Jacques Bouya: This is a common question. It must be said that the country has come a long way. The President often said that "we can only give what we have." The first thing needed to be done was to set up production units: drinking water plants, hydroelectric dams, power stations. As these prerequisites do not exist, the rest remains uncertain. An emphasis has been placed on building large facilities, major investments that take time. The construction of the Imboulou dam alone, to give one example, took six to seven years.

In terms of energy, ten years ago, if I remember correctly, we were producing



Logements "Camps du 15 Août" à Brazzaville. "Camps du 15 Aout" housing complex in Brazzaville.

DITES NOUS JEAN-JACQUES BOUYA

d'eau potable, barrages hydroélectriques, centrales thermiques. Tant que ces pré-requis n'existent pas, le reste demeure aléatoire. Un accent a donc été mis sur leur création. Il s'agit de grandes installations, d'investissements lourds qui prennent du temps. La construction du barrage d'Imboulou, à elle seule, pour ne prendre que cet exemple, a pris entre six et sept ans.

En matière énergétique, il y a dix ans, si je me souviens bien, nous sommes partis d'une production d'à peine 50 MW. Elle atteint aujourd'hui 550 MW au niveau national.

En ce qui concerne le transport électrique enfin, en une décennie, je crois que l'on peut dire que la situation s'est grandement améliorée. Alors que nous sommes presque partis de zéro, puisque qu'il fallait réhabiliter les quelque 500 à 700 km de lignes à très haute tension qui existaient alors, nous en avons aujourd'hui 1 500 km.

L'énergie est désormais arrivée aux portes des villes et entre dans les maisons. Les postes de transformation sont construits. Pour l'eau, peut-être y a-t-il encore des efforts à fournir. Mais d'ici quelques mois, nous allons inaugurer la grande usine d'eau de Djiri, qui va porter à 10 000 m³ la capacité de fourniture en eau de la capitale.

Laurianne Massamba : Peu de logements sociaux ont été construits jusqu'à présent et les travaux en la matière sont très lents. Quant à ceux qui existent déjà, ils restent inaccessibles à une large majorité de Congolais, du fait de leur coût très élevé. Pour qui les construisez-vous alors ?

Jean-Jacques Bouya : C'est une très bonne question. Ces logements sont construits pour les Congolais. S'ils sont « sociaux », c'est pour que les

50 MW. Today it's 550 MW at the national level. Regarding electricity transmission, in a decade, I think we can say that the situation has greatly improved. It was like starting from scratch, since we had to rehabilitate some 500 to 700 km of existing high-voltage power lines and we now have 1,500 km.

Energy has now reached cities and homes. The substations are built. For water, there is perhaps still some way to go. But within a few months, we will usher in the big Djiri water treatment plant, which will increase the water supply of the capital to 10 000 m³.

Laurianne Massamba: Little social housing has been built so far and the work in this area has been very slow. Existing social housing remains inaccessible to the vast majority of Congolese, because of its high cost. For whom is it being built?

Jean-Jacques Bouya: This is a very good question. These homes are built for the Congolese. If they are "social" it's so that the

DITES NOUS JEAN-JACQUES BOUYA

moins nantis puissent y avoir accès. Un logement peut coûter cher, c'est tout à fait normal. Mais je pense aussi que l'État peut créer des mécanismes et des systèmes de péréquation pour permettre leur acquisition, comme la Banque de l'habitat qui se met en place. Je pense aussi à d'autres mécanismes destinés à aider les citoyens dont les revenus sont faibles. Notre objectif n'est pas que ceux qui ont déjà des logements en achètent d'autres, puisqu'ils n'y habiteront pas.

Denise Epote : Quelles autres difficultés avez-vous rencontrées au cours de ces dix dernières années ?

Jean-Jacques Bouya : Les deux plus grandes difficultés que nous avons rencontrées sont, d'une part, le climat de notre pays, de l'autre, la capacité financière de l'État. Mais nous les avons surmontées, au fil du temps.

Le Congo s'est progressivement désendetté. Une fois sorti du point d'achèvement PPTE, il a apuré ses créances et est en train de faire ce qu'il faut pour assainir l'ensemble de ses finances publiques afin de

devenir pleinement efficace et de mettre en œuvre ces projets d'investissements. Quand on parle investissement et infrastructures, tout est affaire d'opportunités. Celles-ci sont bien saisies par le gouvernement : comme vous pouvez le constater, le budget d'investissement de l'État, cette année, est supérieur à son budget de fonctionnement.

Ensuite, nous accordons une grande importance à la formation qualifiante pour pérenniser les projets que nous développons. Nous allons ainsi soutenir tous les programmes d'accompagnement nécessaires à l'entretien de ce qui est en train d'être fait. Des centres de formation sont actuellement en cours de construction. Pour l'hôpital général spécialisé d'Oyo par exemple, nous sommes en train de former une dizaine de médecins spécialistes dans divers domaines, au Maroc, grâce à un accord avec le gouvernement marocain. D'autres sont en train d'être montés pour former davantage de personnels, parce que la formation qualifiante - tout comme un financement adéquat pour leur meilleur entretien - sera la clé de la pérennisation et de la réussite de nos projets.



Vue panoramique de Kingala. Panoramic view of Kingala.

TELL US JEAN-JACQUES BOUYA

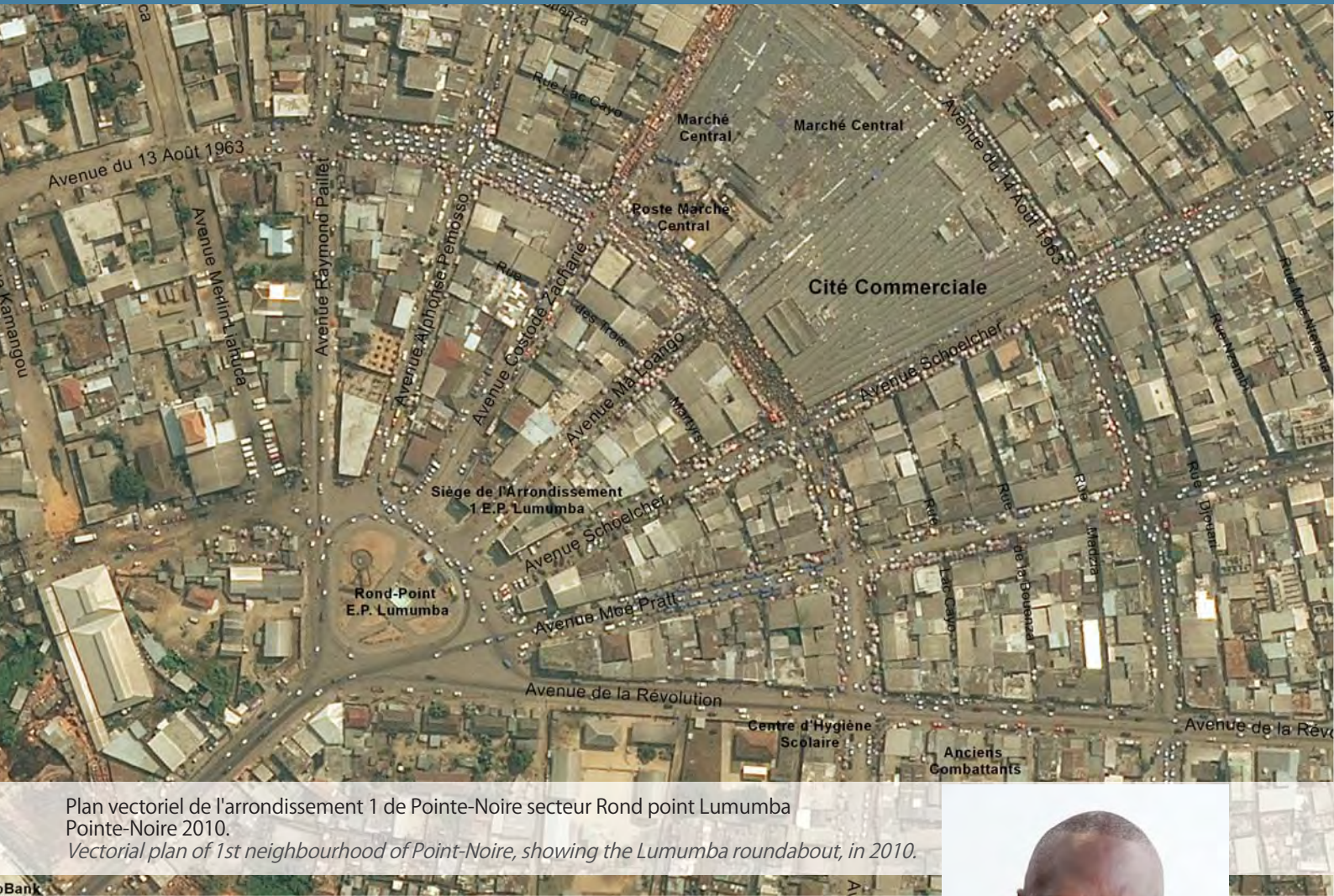
less fortunate can have access. Accommodation can be expensive, this is quite normal. But I also think that the state can create mechanisms and equalization systems to enable their acquisition, such as the housing bank that is being established. I can also think of other mechanisms to help citizens whose incomes are low. Our objective is not for those who already own homes to buy more, because they won't live in them.

Denise Epote: What other challenges have you encountered in the last ten years?

Jean-Jacques Bouya: The two biggest problems we have encountered are, firstly, our country's climate, secondly, the financial capacity of the state. But with time we have overcome them.

The Congo has gradually reduced its debt. Once out of the HIPC completion point, it cleared its debts and is doing the necessary to clean up all of its public finances in order to become fully effective and implement the investment projects. When we talk about investment and infrastructure, everything is a matter of opportunity. Each is seized by the government: as you can see, the state investment budget this year is greater than its operating budget.

Then, we attach great importance to skills training to sustain the projects we develop. We will therefore support all training programs necessary to ensure the maintenance. Training centers are currently under construction. For the Oyo specialized general hospital for example, we are training a dozen doctors in various specializations in Morocco, thanks to an agreement with the Moroccan government. Others are being concluded to train more personnel, because skills training - as well as adequate funding for their better maintenance - will be key to the sustainability and success of our projects.



Plan vectoriel de l'arrondissement 1 de Pointe-Noire secteur Rond point Lumumba Pointe-Noire 2010.
Vectorial plan of 1st neighbourhood of Point-Noire, showing the Lumumba roundabout, in 2010.

CADASTRE
LE PROJET NATIONAL

Dans la continuité de la présentation des grands axes stratégiques qui sous-tendent la politique du ministère à la présidence chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux (DGGT), ce numéro de Reflet présente le projet Cadastre national.

Placé sous la coupe du ministère de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, le projet Cadastre national a pour mission de normaliser les données cadastrales congolaises de base, de sécuriser le foncier du pays et d'en améliorer l'assiette fiscale. Dirigé par Dieudonné Bantsimba, il a été lancé en 2006. A terme, il doit notamment permettre à la Direction générale du cadastre et de la topographie, à la Direction générale des impôts et des domaines, à la mairie de Brazzaville et aux directions départementales du cadastre et de la topographie d'avoir une connaissance précise et

géoréférencée des structures foncières du territoire national. En fournissant aux mairies, aux agences immobilières et aux particuliers des outils et des données fiables réactualisées en permanence, il permettra aussi à toutes ces structures de bénéficier de conditions de travail plus simples et plus sécurisées. Le projet repose notamment sur le développement d'un outil utilisant les nouvelles technologies de l'information, le Système d'information géographique (SIG), qui permet de synthétiser données socio-économiques et données topographiques

des parcelles formant un ensemble rural ou urbain. En croisant ces informations, il doit permettre, entre autres, d'anticiper et de prévenir les conflits fonciers. Cinq villes ont été retenues pour sa phase expérimentale : Brazzaville, Pointe-Noire, Dolisie, Nkayi et Ouessou. Mais compte tenu des résultats qui y ont été obtenus jusqu'à présent, les autorités souhaitent fortement que l'expérience soit étendue aux autres villes du pays. Celles-ci pourraient ainsi, par exemple, utiliser les données fournies par le projet pour mieux gérer leurs municipalités et participer à la réalisation des Objectifs du millénaire pour le développement.



Dieudonné BANTSIMBA, coordonateur du projet cadastre.
Dieudonné Bantsimba, coordinator of the land registry project.

Le projet Cadastre national se divise en deux volets. Le premier vise à établir des canevas géodésiques et à réaliser des prises de vue aériennes ainsi qu'une cartographie numérique du territoire congolais, tout en formant les personnels du projet et en leur apportant une assistance technique. Le deuxième volet a, entre autres, pour objectif de mettre en oeuvre un SIG, de répertorier toutes les propriétés immobilières congolaises dans un seul et même fichier, de mettre en place un organe géomatique et de construire les bâtiments et les équipements abritant les locaux du projet.

L'objectif du projet Cadastre national est aussi de réaliser une cartographie géologique et géophysique du Congo afin d'évaluer les ressources minérales présentes sur le territoire national et de délimiter les zones au plus gros potentiel. Cette cartographie doit notamment permettre de produire des cartes thématiques ainsi que des synthèses des ressources régionales.

En facilitant la prospection minière - au moyen de prises de vue aériennes faites par quatre aéronefs - et la reconstitution du fonds documentaire du ministère des Mines et de la Géologie, il s'agit, à terme, de tendre vers une exploitation optimale des ressources minérales du pays.

Avec la mise en place d'un système d'information géologique, le développe-

ment du transfert de compétences et l'acquisition de nombreux équipements technologiques, l'inventaire et la prospection des ressources minérales congolaises font partie des huit étapes déterminantes du projet Cadastre national

LAND REGISTRY
A NATIONAL PROJECT

Continuing a presentation of the main strategies of the Ministry at the Presidency for Spatial Planning and the General Delegation for Major Public Works (DGGT), this issue of Reflet introduces the national land registry project.

Under the control of the Ministry of Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works, the national land registry project aims to standardize Congo's land data base, securing property in the country and improving the tax base.

Headed by Dieudonné Bantsimba and launched in 2006 it aims to provide the related government departments with precise, georeferenced information concerning the country's property structures. Municipalities, real estate agencies and individuals will benefit from reliable tools and constantly updated data.

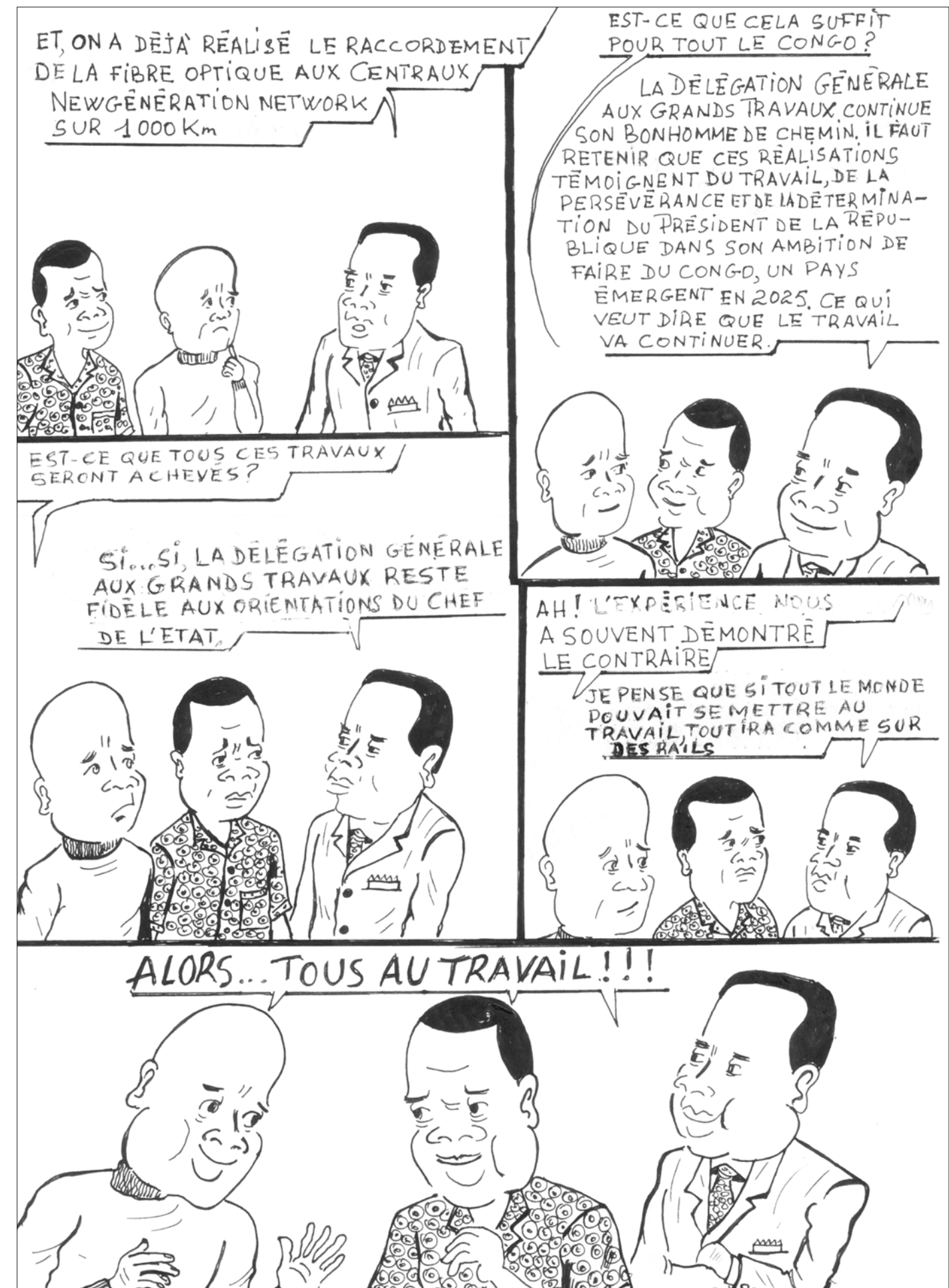
The project uses the Geographic Information System (GIS), which synthesizes socio-economic and topographic data of rural or urban areas, and allows for, amongst others, the anticipation and prevention of land conflicts.

Brazzaville, Pointe-Noire, Dolisie Nkayi and Ouésso were selected for the pilot phase but the government wants it extended to other cities. The data provided will allow for better management of municipalities and contribute to achieving Millennium Development Goals.

The project is split into two components. The first is to establish the geodetic framework, take aerial photographs and make a digital map of Congo, while training project staff and providing technical assistance. The second aims to implement a GIS, reference all Congolese properties one file file, set up a geomatics body and build project offices.

Geological and geophysical mapping will enable the assessment of mineral resources, delineate high potential areas and produce thematic and regional resource maps while updating mining and geology ministry documentation and optimizing mineral resource operations, which is one of the eight objectives of the national land registry project.

Activités / Activities	Brazzaville	Pointe-Noire	Dolisie	Nkayi	Ouessou	Oyo-Ollombo
Etablissement des canevas géodésiques Establish geodetic framework	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Prise de vue aériennes et restitution Aerial photos and restoration	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Cartographie numérique Digital maps	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Enquête et adressage - Survey & addresses	70 %	35 %	5 %	0	0	S.O
Système d'Information - GIS	40 %	17 %	0	0	0	S.O
Géographique - Geographic	-	-	0	-	-	-
Fichier des propriétés et propriétaires Property & Owner file	15 %	-	-	-	-	-
Mise en place d'un organe Establish geomatics body	10 %	-	-	-	-	-
Bâtiments et équipements Buildings & Equipment	60 %	-	-	-	-	-
Formation et assistance - Training & support	65 %	-	-	-	-	-





Le Port Autonome de Pointe-Noire passe la barre du demi-million de conteneurs par an

Pour conforter sa vocation de transit et de transbordement, le Port Autonome de Pointe-Noire réalise des investissements très importants dans le cadre du PIP. Ce qui lui a permis un accroissement très significatif de son trafic des conteneurs qui a franchi le cap du demi-million de conteneurs après 3 ans et demi de concession soit précisément 509 898 EVP en fin 2012.

En effet, grâce au partenariat public – privé via la concession du terminal à conteneurs au groupe BOLLORÉ, en l'espace de 4 années, le trafic global (transbordement, transit et trafic local) des conteneurs est passé de 265 942 EVP (avec un tonnage de marchandises de 3 669 873 tonnes) en fin 2008 à 509 898 EVP en fin 2012 soit une croissance de 91,7 % en terme de tonnage de marchandises.

Quant au seul trafic de transbordement, il a été de 196 094 EVP en 2008 contre 249 728 EVP en 2012 soit une croissance de 27,35 %.

À compter du 1^{er} mars 2013, les tarifs appliqués par le concessionnaire, conformément au contrat de concession, vont baisser et ce au bénéfice des acteurs économiques.



LE PORT AUTONOME
DE POINTE NOIRE

**1/2 million
de conteneurs
par an**

**91,7 %
de croissance
en terme de
tonnage de
marchandises
de fin 2008 à
fin 2012**

**Port Autonome
de Pointe-Noire**

Avenue de Bordeaux
B.P. 711 - Pointe-Noire
RÉPUBLIQUE DU CONGO
Tél : +242 22 294 00 52
Tél : +242 22 294 00 13
E.mail : info@papn-cg.org
Site : www.papn-cg.org

ECAir, toujours à votre service



La compagnie aérienne du Congo vous propose les horaires suivants pour la ligne
Brazzaville - Pointe-Noire & Pointe-Noire - Brazzaville :

NUMÉRO DE VOL	DÉPART	ORIGINE	DESTINATION	ARRIVÉE
LC101	08:00	BRAZZAVILLE	POINTE-NOIRE	08:50
LC102	09:45	POINTE-NOIRE	BRAZZAVILLE	10:35
LC103	12:00	BRAZZAVILLE	POINTE-NOIRE	12:50
LC104	14:00	POINTE-NOIRE	BRAZZAVILLE	14:50
LC105	17:00	BRAZZAVILLE	POINTE-NOIRE	17:50
LC106	19:00	POINTE-NOIRE	BRAZZAVILLE	19:50

Pour plus d'infos, appelez le service client au **06 509 0 509** ou au **05 609 0 609** (Appel airtel gratuit) ou rendez-vous dans nos agences :

A Brazzaville :

- Centre ville, Rond Point la Coupole
- Aéroport MAYA MAYA

A Pointe Noire :

- Centre ville : De l'avenue Charles de Gaulle, ruelle entre ENI et la BCI
- Aéroport AGOSTINHO NETO



ECAir
Equatorial Congo Airlines

Bienvenue chez vous

www.flyecair.com

Bientôt

Et si votre **Fidélité**
vous souriait ?

