



Refllet

MAGAZINE DU MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA DÉLÉGATION GÉNÉRALE AUX GRANDS TRAVAUX

NUMERO 17

FEVRIER 2014

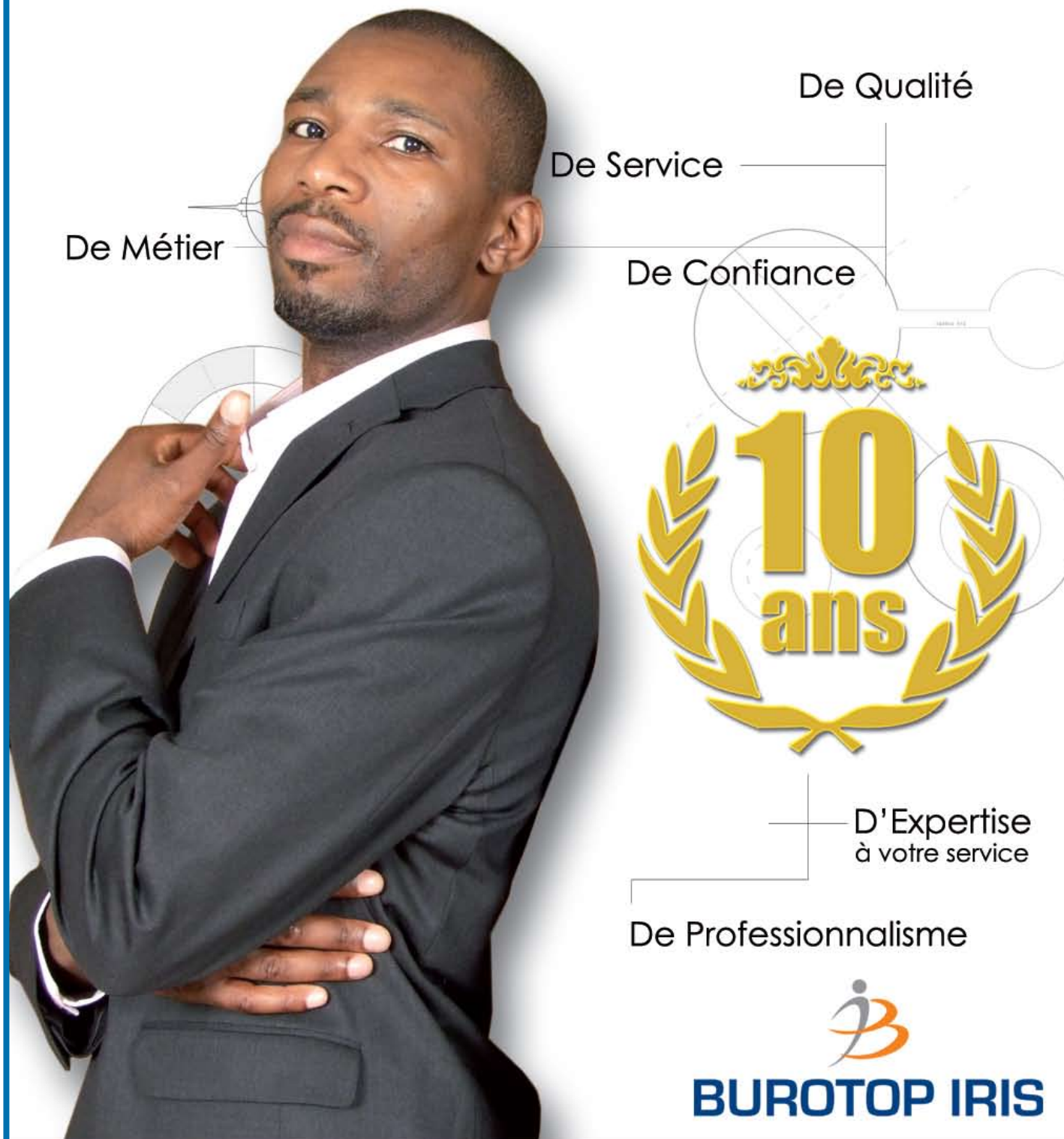
Le Président Denis Sassou-N'Guesso accueille le premier forum sur les infrastructures en Afrique

President Denis Sassou-Nguesso welcomes
the first forum on infrastructure in Africa



SPECIAL
BUILD AFRICA
ISSUE

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 APPLICATIVE ET CONSEIL
LA DISTRIBUTION DE MATERIEL INFORMATIQUE
L'AMENAGEMENT ET EQUIPEMENT DE BUREAU

WWW.BUROTOP.COM

Préface de Denis Sassou N'Guesso



La République du Congo est honorée d'accueillir le premier forum international sur les infrastructures en Afrique.

Que tous les participants à ce grand rendez-vous du développement trouvent, ici, de la part du Gouvernement et du peuple congolais, les souhaits de bienvenue et d'agréable séjour à Brazzaville !

Au moment où se tiennent vos travaux, notre vœu le plus cher est de voir le Forum BUILD Africa marquer de son empreinte le développement de notre continent, l'Afrique.

Le Congo qui vous accueille en ce moment s'est imposé, depuis plus de dix ans, comme l'un des défis majeurs, sa construction physique. Dans ce processus, les infrastructures de base occupent une place de choix en tant que préalables à tout effort de modernisation et de développement. C'est ainsi que d'importants investissements publics sont consacrés, chaque année, à la construction des routes, des ports, des aéroports, des ouvrages énergétiques et hydrauliques, etc. Nous espérons que vous allez également mettre à profit votre séjour au Congo pour apprécier le chemin parcouru par notre pays dans la mise en place de ses infrastructures de base.

Le Congo, cela va de soi, appartient à ce grand ensemble qu’est l’Afrique et à ce sous-ensemble physique et culturel qu’est la sous-région d’Afrique Centrale. Nos efforts doivent donc être en harmonie avec ceux engagés sur l’ensemble du continent dans le cadre du processus d’intégration continentale et sous-régionale. C’est la raison pour laquelle le Congo apporte sa contribution à la réalisation des projets d’infrastructures prévus par le NEPAD, PIDA, et par la CEMAC.

L’un des grands mérites du premier forum international de Brazzaville sur les infrastructures en Afrique est de nous rappeler à deux exigences : la première est qu’il est plus que jamais temps de mettre davantage en commun nos atouts pour un développement harmonieux du continent. La seconde réside dans la nécessité pour l’Afrique de s’approprier désormais son propre développement.

Tenant compte de tous ces enjeux, nous souhaitons vivement que le présent forum de Brazzaville débouche sur des conclusions pertinentes en faveur de la modernisation et du développement de l’Afrique et pour le plus grand bien de nos peuples.

Denis Sassou-N’Guesso
Président de la République du Congo

The Republic of Congo is honoured to host the first ever international forum on infrastructure in Africa.

The Congolese government and the people wish all those participating in this great development gathering a warm welcome and an enjoyable stay in Brazzaville!

While your work is underway, our dearest wish is to see the BUILD AFRICA Forum make its mark on the development of our continent, Africa.

The Congo that welcomes you at this time has made one of its major challenges, for more than ten years, physical construction. In this process, basic infrastructure occupies a prominent place as a prerequisite to any modernisation and development efforts. Thus large public investments are made each year for the construction of roads, ports, airports, and energy and hydraulic projects, etc. We hope you will also take advantage of your stay in Congo to assess the progress made by our country in the implementation of its basic infrastructure.

Congo, of course, belongs to this great whole that is Africa and this physical and cultural core that is the sub-region of Central Africa. Our efforts must be consistent with those employed on the continent in the process of continental and sub-regional integration. This is why Congo contributes to the implementation of infrastructure projects under NEPAD, PIDA and CEMAC.

One of the great merits of Brazzaville’s first international forum on infrastructure in Africa is to remind us of two imperatives: the first is that it is more than ever time to pool our strengths for harmonious development of the continent. The second is the need for African ownership of its own development.

Taking all these issues into account, we wholeheartedly wish that this current Brazzaville forum results in relevant conclusions in favour of the modernisation and development of Africa and for the greater good of our people.

Denis Sassou-Nguesso
President of the Republic of Congo

SOMMAIRE		CONTENTS	
Préface de Monsieur Denis SASSOU N’GUESSO	Président de la République du Congo	3 Preface by Mr Denis Sassou Nguesso	President of the Republic of Congo
ÉDITORIAL : Build Africa pour Construire	Jean-Jacques BOUYA Ministre de l’aménagement du territoire et de la délégation aux grands travaux	6 EDITORIAL : Build Africa to Develop	Jean-Jacques BOUYA Minister of Spatial Planning and Delegate General for Major Public Works
ITINÉRAIRE	lancement du Sommet Build Africa	8 THE ROAD MAP	launch of the Build Africa forum
BUILD AFRICA	les dessous d’un sommet	14 BUILD AFRICA	the first-ever forum
AFRIQUE	Infrastructures et développement	18 AFRICA	Infrastructure and development
INSIDE CONGO		22 INSIDE CONGO	
Infrastructures de base		23 Basic infrastructure	Ten years of achievements and prospects
Les Enjeux	Mailler le pays en infrastructures de base	23 The Stakes	Create a network of basic infrastructure across the country
Les Réalisations et les Perspectives		30 Achievements And Perspectives	Transport infrastructure : restore Congo’s role as a transit country and promote economic diversification
Les infrastructures de transport: rétablir la vocation de transit du Congo et favoriser la diversification de l’économie			
Le Port autonome de Pointe Noire (PAPN)	Une vocation continentale et internationale	34 Autonomous Port of Pointe-Noire (PAPN)	a dual-purpose port
Le Réseau Routier	Désenclaver le pays et assurer la complémentarité des transports maritime, fluvial, routier et ferroviaire	36 Roads	Open up the country and ensure transport system synergy
Le Chemin de fer Congo Océan (CFCO)	favoriser le transport des voyageurs et le trafic marchandises entre Pointe Noire et Brazzaville	33 Congo-Ocean Railway (CFCO)	promotes passenger and freight traffic
Les Infrastructures Aéroportuaires	Faire de Brazzaville un hub aérien sous-régional	40 Airport Infrastructure	making Brazzaville a sub-regional hub
Les Ports Fluviaux Et Voies Navigables	Port de Brazzaville	44 River Ports and Waterways	Port de Brazzaville
Electricité	Construire un boulevard énergétique du nord au sud du pays, articulé sur les centrales et exporter de l’électricité	43 Electricity	Build an energy boulevard and export electricity
H2O	Eau potable pour tous au Congo	49 H2O	Drinking water for all
Télécoms	Couvrir le Congo en infrastructures de télécommunications soutenues par une épine dorsale à fibre optique	50 ICT	Congo connectivity and a fibre optic backbone
Nouveaux Villages Agricoles Et Zones Économiques Spéciales	Favoriser la diversification et l’industrialisation du Congo	52 New agricultural villages and Special Economic Zones	Promote diversification and industrialisation
MUNICIPALISATION ACCÉLÉRÉE	La Lékoumou assume le tour en 2014	55 ACCELERATED MUNICIPALISATION	Destination Lékoumou
INTERVIEW DE JEAN-JACQUES BOUYA	«Réceptacle du continent par sa position géographique, centre de l’Afrique, carrefour géostratégique de tous les transports, le Congo est le lieu idéal pour abriter ce forum sur les infrastructures.»	57 INTERVIEW WITH JEAN-JACQUES BOUYA	“As the repository of the continent due to its geo- graphical position in the centre of Africa, and as a geostrategic crossroads for all transport, Congo is the ideal place to host this infrastructure forum.”
LES JEUX AFRICAINS	de retour à Brazza en 2015 : le défi	60 2015 ALL-AFRICA GAMES	go back to Brazza : the challenge
MITEYA : CARICATURE		62 MITEYA : CARTOON	

Le magazine du Ministère de l’Aménagement du Territoire et de la Délégation Générale aux Grands Travaux
A magazine by the Ministry of Spatial Planning and Major Public Works

Directeur de publication Jean-Jacques BOUYA	Chargée des relations publiques Blanche Marcelle MOKA	Collaborateurs externes Muriel DEVEY MALU MALU	Siège de la Délégation générale aux grands travaux BP : 1127, Boulevard Denis Sassou N’Guesso, Brazzaville - République du Congo
Directeur de publication délégué Dieudonné BANTSIMBA	Rédaction Parfait Romuald ILOKI	Journaliste reportage sur les infrastructures au Congo	Tél. : +242 05 520 56 93 Fax : +242 22 281 47 13
Assistant du directeur de publi- cation Placide MOUDOUDOU	Collaboratrices internes Caddy Elysabeth NDALA Sheilla Elphie TSANA	Photographie et infographie Ben-Rolly MAYELA Jean-Stell ELANGA Muriel Devey MALU MALU	E-mail : contact@grandstravaux. org
Rédacteur en chef Parfait Romuald ILOKI		Caricature Jean Fernand KIHOULOU	Site web : www.grandstravaux.org

BUILD AFRICA

POUR CONSTRUIRE TO DEVELOP

Message de Jean-Jacques Bouya

Depuis l'ère des indépendances, il a été révélé que le frein au développement de l'Afrique résidait dans son déficit en infrastructures. Les politiques, initiatives, plans et stratégies mis en place jusqu'ici par les dirigeants visent, sans conteste, à relever ce défi. BUILD AFRICA en est un. Qui plus est, des plus novateurs.

Pour la première fois un forum international dédié aux infrastructures se tient en Afrique sub-saharienne, au Congo, à Brazzaville.

Ce n'est donc pas une coïncidence si BUILD AFRICA se tient en Afrique, réservoir inépuisable de croissance mondiale.

La République du Congo n'est pas en reste dans l'émergence de notre continent. Depuis quelques années, le président Denis Sassou N'Guesso a placé le développement des infrastructures au centre de son action.

Cette dynamique a l'heureux mérite d'avoir impulsé le désenclavement de l'arrière pays et ouvert davantage le Congo à la sous-région, pour le confirmer dans son rôle historique de transit, aux côtés des multiples initiatives similaires dans les autres pays africains.

Seulement, les incertitudes liées aux changements socio-économiques et au nouvel ordre mondial commandent la consolidation de

ces acquis au moyen d'innovations diverses.

BUILD AFRICA, en tant que passerelle d'échange et catalyseur des synergies, est un moyen de rapprochement d'expertises, d'innovations et d'expériences visant à rendre compétitif ce continent aux multiples défis. Des défis que nous surmonterons ensemble en dépassant les modèles anciens et en recherchant des partenariats constructifs et durables, pour viser la modernité.

Autant de préoccupations que BUILD AFRICA entend analyser frontalement du 6 au 7 février 2014. 48 heures d'échanges et de contributions vont permettre aux leaders du monde (Politiques, Décideurs, Investisseurs, Société civile et citoyens ordinaires), de répondre à une problématique au cœur des politiques publiques : comment stimuler, soutenir et construire le développement socio-économique à partir de nouvelles infrastructures ?

Les pistes qu'explorera cette réflexion participeront assurément à l'édification d'une autre vision du développement de l'Afrique.

Jean-Jacques Bouya

Ministre de l'aménagement du territoire
et de la délégation aux grands travaux



Since the era of independence, it has become clear that what is holding Africa's development back is its infrastructure deficit. The policies, initiatives, plans and strategies implemented by the continent's leaders thus far undoubtedly aim to meet this challenge. AFRICA BUILD is one of them. Moreover, it is even more innovative.

For the first time ever, an international forum dedicated to infrastructure is being hosted in sub-Saharan Africa, in Congo, in Brazzaville.

It is, however, no coincidence that BUILD AFRICA is taking place in Africa, the inexhaustible reservoir of global growth.

The Republic of Congo is not being left behind in the development of our continent. In recent years, President Denis Sassou Nguesso has placed infrastructure development at the top of his action list.

This dynamic can be merited for driving the opening up of the hinterland and, on a larger scale, the Congo to the sub-region, reaffirming its historical role as a transit country, alongside many similar initiatives in other African countries.

Now, the uncertainties brought about by socio-economic changes and the new world order demand the consolidation of these assets through a variety of innovations.

BUILD AFRICA, as a gateway to knowledge-sharing and a catalyst of synergies, provides a means of bringing together expertise, innovation and experience aimed at making this continent, with its many challenges, more competitive. Challenges we will overcome together by surpassing older models and seeking constructive and lasting partnerships in order to modernise.

BUILD AFRICA intends to analyse these concerns from 6 to 7 February 2014. These 48 hours of exchange and contribution will allow world leaders (politicians, policy makers, investors, civil society and ordinary citizens), to respond to an issue at the heart of public policy: how to stimulate, support and build socio-economic development through new infrastructure?

The avenues that this reflection will explore will certainly contribute to building a new vision of Africa's development.

Jean-Jacques Bouya

Minister at the Presidency for Spatial Planning
and Delegate General for Major Public Works

L'ITINERAIRE THE ROAD MAP

L'initiative d'organiser à Brazzaville, le forum Build Africa émane du Chef de l'Etat Congolais, Son Excellence Monsieur Denis Sassou N'Guesso. La première annonce relative à ce forum a été faite le 27 mars 2013, à Durban, en Afrique du Sud, en marge du sommet des BRICS.

Faisant office d'annonce officielle du forum, le déjeuner offert par le président Denis Sassou N'Guesso, à cette occasion, avait connu la participation d'éminentes personnalités parmi lesquelles les hommes d'affaires africains comme le légendaire Robert Goumedé et le célèbre designer, président de la fondation "Made in Africa, Oswald Boatong.

Pour avoir été président en exercice de l'Organisation de l'Unité africaine (OUA), de l'Union Africaine (UA), de la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC), de la Communauté économique et monétaire des états de l'Afrique centrale (CEMAC) et fort de son expérience de gestionnaire des affaires publiques au niveau national et panafricain, le président Denis Sassou N'Guesso a constaté que le frein au développement de l'Afrique résidait dans son manque d'infrastructures.

Cette conviction a été fortement accrue lorsque le président a été, désigné par ses pairs, comme membre du comité infrastructure du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD).

Dès l'annonce de cet événement, plusieurs initiatives ont été mises en branle. D'une part, le ministre à la présidence de la république, chargé de l'aménagement du territoire et de la délégation générale aux grands travaux, Jean Jacques BOUYA a parcouru monts et vallées pour relayer l'idée auprès des partenaires du Congo. D'autre part, le groupe "The Experience" à qui incombe la mission d'organisation, s'est foulé la rate pour la réussite de l'événement.

Tour à tour, le ministre Jean Jacques BOUYA a présenté Build Africa en Chine et au Gabon, lors du forum sur l'investissement dans les infrastructures et la construction du 6 au 7 juin à Macao et au New York forum Africa, du 14 au 16 juin 2013, à Libreville.

Dans le même esprit, profitant de son séjour marocain du 1er au 4 octobre 2013, pendant lequel il était porteur d'un message du Président Denis Sassou N'Guesso à Sa Majesté le roi du Maroc, le ministre Jean Jacques BOUYA a conféré avec ces homologues marocains de l'intérieur, Mohamed El ANSSAD et des infrastructures, Aziz Rabbat.

Lors du forum sur les classes moyennes organisé par le revue Forbes Afrique à Brazzaville le 23 juillet 2013, et corroborant l'idée du Président Denis Sassou N'Guesso sur le lien étroit qui existe entre les infrastructures et l'émergence des classes moyennes, le ministre Jean Jacques Bouya, gageait que le frein au développement de l'Afrique résidait dans le manque des infrastructures et que le Congo avait bien compris cet enjeu qu'il ne lésine pas sur les moyens pour émerger dans la politique de maillage du pays en infrastructures de base.

C'est en cela que le leitmotiv des interventions du ministre Jean Jacques BOUYA à Moscou (Russie), le 28 octobre 2013, lors de la 8ème semaine internationale de l'énergie et des journées économiques et culturelles du Congo à Varsovie (Pologne) se basaient entre autres, sur les avancées du Congo dans le domaine des infrastructures et sur la nécessité d'en construire davantage.

Quant au groupe The Experience, consultant choisi par le Congo pour la mise en œuvre de l'idée, il a multiplié des navettes entre New York, Paris et Brazzaville.



Participants au déjeuner de presse annonçant
Build Africa à Durban
*Delegates at the press luncheon
announcing Build Africa in Durban*

The initiative to hold the Build Africa Forum in Brazzaville came from the Congolese Head of State, His Excellency Denis Sassou Nguesso. The first announcement relating to this forum was made on 27 March 2013 in Durban, South Africa, during the BRICS summit.

Serving as the official announcement of the forum, a luncheon was hosted by President Denis Sassou Nguesso and was attended by many eminent personalities, including high-profile African business people such as the legendary Robert Gumedé and celebrated designer and president of the "Made in Africa" Foundation, Oswald Boateng.

Having served as president of the Organisation of African Unity (OAU), the African Union (AU), the Economic Community of Central African States (ECCAS), and the Economic and Monetary Community of Central Africa (CEMAC) and with his lengthy experience as a manager of public affairs at a national and pan-African level, President Denis Sassou Nguesso is in a good position to judge that the brake on Africa's development lies in its lack of infrastructure.

This position was underscored when the president was appointed by his peers to be a member of the New Partnership for Africa's Development (NEPAD) infrastructure committee.

Manageant la centaine des constituants de son équipe, se tropicalisant parfois, bravant aussi les intempéries du climat équatorial, Richard Attias et ses administrés ont su lier professionnalisme et praxis.

Jamais en aucun moment, durant l'année de préparatifs, la moindre faille ne s'est emparée de la bravoure du groupe. Pas même au pire moment d'incertitudes dues au léger retard calendaire, accusé dans la réfection du Palais des Congrès. Surtout pas au détour de l'angoisse suscitée lors de la ventilation des invitations, par les subtilités diplomatiques, toujours plus complexes d'un pays à l'autre.

Il est vrai que conter une anecdote est plus aisé que fabriquer une légende. Il est surtout vrai que de l'annonce par le Chef de l'Etat le 27 mars 2013, à Durban, à la tenue effective du forum, en passant par toutes les étapes intermédiaires, le comité d'organisation n'a pas lésiné sur les moyens pour la réussite de l'événement.

Selon les sources bien harmonieuses, il semble que le Congo est pavé d'atouts pour l'organisation de ce type de forum sur les infrastructures, au regard de son histoire, de sa position géographique et de son engagement envers le développement. Réceptacle du continent, centre de l'Afrique, carrefour géostratégique de tous les transports, le Congo est le lieu idéal pour abriter ce forum sur les infrastructures.

Les échanges qui découleront de Build Africa devront, non-pas verser dans les parlotes mais, servir de tremplin entre des partenaires sur des projets préalablement étudiés qui aboutiraient à des accords concrets. Ces accords touchent plusieurs sphères des infrastructures. C'est en tout cas, toute l'originalité que nous voulons de ce forum.

L'idéal serait que chaque expert y participe avec son cœur, son projet, son ambition et que le Build Africa prenne un caractère formel et annuel, afin que chaque édition future en évalue la précédente.

Since the forthcoming infrastructure event was made public, several initiatives have been put in motion. On the one hand, Mr. Jean-Jacques Bouya, Minister at the Presidency for Spatial Planning and Delegate General for Major Public Works, has travelled across the continent to relay the idea to Congo's partners. On the other hand, "The Experience", the company mandated to organise the event, has pulled out all the stops to ensure the success of the event.

Minister Jean-Jacques Bouya thereafter presented Build Africa in China and Gabon during the Fourth International Infrastructure Investment and Construction Forum which took place in Macao from 6 to 7 June and the New York Forum Africa, held from 14 to 16 June 2013 in Libreville.

In the same spirit, taking advantage of his Moroccan tour, from 1 to 4 October 2013 during which he was the bearer of a message from President Sassou Nguesso to His Majesty the King of Morocco, Minister Bouya conferred with the Moroccan ministers of the interior, Mohamed El Ansad, and infrastructure, Aziz Rabbah.

At the Forbes Africa Forum on Africa's middle classes held in Brazzaville on 23 July 2013, and corroborating President Denis Sassou Nguesso's idea of the close link between infrastructure and the emergence of the middle classes, Minister Bouya stressed that Africa's development lag lay in the lack of infrastructure and that, because Congo understood this issue, its infrastructure policy did not skimp on making the means available to create basic infrastructure.

This is why Minister Bouya's speeches in Moscow (Russia), during the 8th International Energy Week on 28 October 2013 and during the Congo Economic and Cultural Days in Warsaw (Poland) were based inter alia on the progress of Congo in the field of infrastructure and the need to build more.

As for The Experience, the consulting firm chosen by Congo for the implementation of the idea, it undertook an increasing number of flights between New York, Paris and Brazzaville. Managing over a hundred team members, sometimes on other sides of the world, at other times braving the bad weather of the equatorial climate, Richard Attias and his team proved their expertise at combining professionalism and praxis.

At no time during the preparatory year was there a flaw in the dynamics of the group. Not even during the tough time of uncertainty when there was a change of date due to renovations at the Palais des Congrès convention hall. And especially not during the sending out of the invitations, when increasingly complex and subtle diplomatic situations, between one country and another, could have created much anxiety.

It is true that recounting an anecdote is easier than creating a legend. It is especially true that, from the moment President Sassou Nguesso announced the event on 27 March 2013, in Durban, to the actual holding of the forum, and throughout all the intermediate steps, the organising committee went to extraordinary lengths to ensure the success of the event.

According to many harmonious sources, it seems that Congo possesses all the essential assets for hosting this type of infrastructure forum, in terms of its history, its geographical position and its commitment to development. As the continent's repository, at the centre of Africa, and a geostrategic crossroads of all means of transport, Congo is the ideal place to host this infrastructure forum.

The exchanges that occur during Build Africa will not end with loose promises but will serve as a springboard for solid partnerships that will translate proposed projects into concrete agreements. These agreements cover many areas of infrastructure. This is what will make the forum unique and render it successful.

Ideally, each expert will participate with his heart, his project, his ambition and Build Africa becomes an annual event, with each future edition exceeding the previous one.



President Denis Sassou N'Guesso
livrant son message le 27 mars 2013
*The Head of State announces
Build Africa on 27 March 2013*

Des débats, des ateliers pratiques, des face à face
sur des sujets d'actualité et plusieurs centaines
de personnalités venues du monde entier.

Bienvenue au forum

BUILD AFRICA

**L'investissement mondial dans les
infrastructures est estimé à 60 000
milliards de dollars d'ici à 2030**

Pour que l'Afrique catalyse sa part d'investissement et s'inscrive pleinement dans ce processus, le Sommet BUILD Africa de Brazzaville est une première. Forum d'affaires et d'investissement, il s'est donné pour objectif de rassembler les décideurs politiques et économiques africains, les organisations multilatérales et les investisseurs internationaux.

Plusieurs centaines de personnalités sont conviées, venues d'Europe (la France sera présente à travers les représentants d'importantes sociétés comme Alstom, Bolloré Africa Logistics, Accor ou Thales Africa), de Turquie, du Nigeria, de Tunisie, du Maroc, d'Afrique du Sud, des Emirats arabes unis, des Etats-Unis, du Burkina Faso, de Russie, du Sénégal ou encore du Brésil. Parmi elles, on notera la présence d'Andrew Alli, le CEO d'Africa Finance Corporation (Nigeria), Souad Elmallem (représentante du Canadien Bombardier pour l'Afrique du Nord), Tewolde Gebremariam, à la tête d'Ethiopian Airlines, Alami Lazraq, président du groupe marocain Alliances ou encore le jeune entrepreneur congolais Vérone Mankou, inventeur de la première tablette tactile africaine.

Le Forum s'est attaché les services de deux partenaires stratégiques : le Fonds Africa50 de la Banque africaine de développement (BAD), entièrement dédié aux infrastructures et qui s'est donné pour objectif, avec 10 milliards de dollars mobilisés, d'attirer les financements privés interna-

Complexe nautique de Kintélé
The Kintélé aquatic centre

Discussions, practical workshops,
one-to-ones on hot topics and hundreds
of personalities from around the world.
Welcome to the Build Africa Forum

BEHIND BUILD AFRICA AND BEYOND

**Global investment in
infrastructure is estimated to
reach \$60,000 billion by 2030**

In terms of Africa acquiring its share of investment and being fully integrated into this process, the Build Africa Forum in Brazzaville is a first. A forum for business and investment, its goal is to bring together political and economic decision-makers in Africa, multilateral organisations and international investors.

Several hundred people have been invited, from Europe (France will be present through representatives of major companies such as Alstom, Bolloré Africa Logistics, Accor and Thales Africa), Turkey, Nigeria, Tunisia, Morocco, South Africa, United Arab Emirates, United States, Burkina Faso, Russia, Senegal or Brazil. Among them, Andrew Alli, CEO of Africa Finance Corporation (Nigeria), Souad Elmallem (North Africa representative for Canada's Bombardier), Tewolde Gebremariam, CEO of Ethiopian Airlines, Alami Lazraq, president of the Moroccan group Alliances, and the young Congolese entrepreneur Mankou Verona, inventor of the first African touchpad.

The Forum has secured the services of two strategic partners: the first, the African Development Bank (AfDB) Africa50 Fund, totally dedicated to infrastructure, has \$10 billion already mobilised and is intent on attracting international private financing to this sector. The second is the Institute for Infrastructure



Ministre Jean-Jacques Bouya visitant le chantier du complexe olympique de Kintélé
 Minister Jean-Jacques Bouya visits the site of the Kintélé Olympic complex

tionaux dans ce secteur. Et l'Institute for Infrastructures Studies (Institut des hautes études pour l'infrastructure), une fondation à but non lucratif basée à Londres, au Royaume-Uni, et à Doha, au Qatar. Elle analyse le financement, évalue les risques et la gestion des grands projets les plus complexes (comme ce qui concerne les ports, les transports publics...). Des expertises précieuses qui devraient permettre de développer des modèles d'investissement, pour réunir les financements publics et les capitaux privés disponibles.

UN FORUM INGÉNIEUX

Le programme riche et chargé, est prévu sur deux jours. On y trouve des espaces de confrontation (les rendez-vous intitulés « Face à Face » proposent un thème d'actualité débattu par deux spécialistes de la question), des débats en présence d'experts mais aussi des ateliers, participatifs et interactifs, en comité restreints. La programmation est tournée vers le concret, les cas pratiques : « Du concept à la bankabilité », par exem-

ple, devrait donner des conseils sur les moyens de concevoir, mettre en œuvre et réaliser efficacement un projet. Et l'atelier « Stop au gâchis ! » prévoit d'analyser les normes et pratiques existantes pour identifier les meilleures méthodes de par le monde et se servir de ces exemples sur le continent. Pour plus d'efficacité, de productivité et d'impact des projets.

Si les questions sociales et environnementales seront abordées, celle des investissements, cruciale et incontournable, sera bien entendue au cœur des rencontres. « Les projets africains d'infrastructures attirent toujours plus l'attention des investisseurs du monde entier », note Tas Anvaripour, la directrice du Fonds Africa50. « Cependant, les projets bankables sur le marché sont encore insuffisants. Pourtant, ils sont un excellent moyen de diversification des portefeuilles d'investissement, et présentent des retours à long terme stables, et supérieurs à la moyenne. » Grâce à Build Africa, son message devrait être entendu.

Studies, a non-profit foundation based in London, UK, and in Doha, Qatar. It analyses the financing and assesses the risks and management of large complex projects (such as ports and public transport, etc.). This is valuable expertise that should help develop investment models and unite available public funding and private capital.

AN INGENIOUS FORUM

There is a rich and full two-day programme covering a spectrum of essential issues. The Face-to-Face series of debates allows two sector specialists to discuss a specific high-profile issue. Experts will deliver their points of view and open the floor to discussion while participatory and interactive workshops give small groups the opportunity to share insights and solutions. These are directed towards concrete, practical issues: "From concept to bankability," for example, will provide guidance on how to design, implement and effectively complete a project. And the "Stop the waste!" workshop will review existing standards and practices to identify best practices around the world and use these as examples for the continent for greater project efficiency, productivity and impact.

While social and environmental issues will be addressed, the crucial subject at the heart of the event is investment - every essential aspect of it. "African infrastructure projects continue to attract the attention of investors worldwide," says Tas Anvaripour, director of the Africa50 Fund. "However, there still aren't enough bankable projects on the market. Yet they are a great way to diversify investment portfolios and they offer stable, long-term and above-average returns." Thanks to Build Africa, the message should be heard.



**Les projets africains
 présentent des
 retours à long terme
 stables, et supérieurs
 à la moyenne.**

**African infrastructure
 projects diversify
 investment portfolios
 and offer stable,
 long-term and
 above-average returns**

Construire l'Afrique

AFRICA INFRASTRUCTURE

Pour la Banque africaine de développement (BAD), c'est très clair : l'insuffisance des infrastructures en Afrique (alimentation en électricité et en eau, routes, TIC...) coûte deux points de croissance chaque année à chaque pays et réduit la productivité de 40%. Pour inverser la tendance, l'Union africaine a lancé avec le Nepad, le Plan d'action pour l'Afrique (PAA, 2010-2015) et, à plus long terme, le Programme de développement des infrastructures en Afrique (Pida).

Adopté en 2012, le Pida est une initiative conjointe de l'Union africaine, du Nepad et de la Banque africaine de développement (BAD). D'ici 2040, le Pida s'est fixé l'objectif de construire 37 000 km d'autoroutes, 30 000 km de voies ferrées, 16 500 km de lignes électriques interconnectées, d'ajouter 54 150 MW d'énergie hydroélectrique et une capacité portuaire supplémentaire de 1,3 milliard de tonnes. Soient 51 projets. Selon un rapport interne au Programme, les gains d'efficacité dans les transports, à la fin de la réalisation du Pida, équivaldraient à 172 milliards de dollars.

En règle générale, la mise à jour des infrastructures routières sur le continent permettrait de générer des revenus additionnels de 20 milliards de dollars

Le développement du continent passera par celui des infrastructures. De grands projets sont déjà lancés et les investisseurs sont sur les rangs.

The development of the continent will happen with that of its infrastructure. Large projects are already underway and investors are lining up.

For the African Development Bank (AfDB), it is very clear : poor infrastructure in Africa (electricity and water supply, roads, and ICT, etc.) costs two growth points annually to each country and reduces productivity by 40%. To reverse the trend, the African Union and NEPAD launched the Africa Action Plan (AAP 2010-2015) and, in the longer term, the Programme for Infrastructure Development in Africa (PIDA).

Adopted in 2012, the PIDA is a joint initiative by the African Union, NEPAD and the African Development Bank (AfDB). The PIDA has set a goal for 2040: to build 37,000 km of highways, 30,000 km of railways, 16,500 km of interconnected power lines, to add 54,150 MW of hydropower and an additional port capacity of 1.3 billion tonnes. A total of 51 projects. According to an internal PIDA report, the earnings due to increased efficiency

in transport at the end of the implementation of PIDA, amount to \$172 billion.

In general, upgrading Africa's road infrastructure would generate additional revenues of \$20 billion per year, according to the AfDB. There is certainly no shortage of road improvement and construction projects: the Lubumbashi-Dar es Salaam-Lusaka-Harare-Durban-Maputo corridor, the Kribi-Bangui-Kisangani corridor (road-rail bridge on the Congo River), the Pointe-Noire-Brazzaville-Kinshasa-Bangui-Ndjamena multimodal corridor (cars, buses, bicycles, and pedestrians), and the Dakar-Djibouti-Libreville road. Then there's the giant Abidjan-Lagos highway (dual three-lane): a 1,028 km link passing through five countries - Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Benin and Nigeria - on which work is scheduled to start in 2014.

par an, selon la BAD. Et, sur ce volet, ce ne sont pas les projets qui manquent : corridor Lumumbashi-Dar es Salam-Lusaka-Harare-Durban-Maputo, corridor Kribi-Bangui-Kisangani (pont routier-rail sur le fleuve Congo), corridor multimodal (voitures, bus, vélos, piétons) Pointe-Noire-Brazzaville-Kinshasa-Bangui-Ndjaména, routes Dakar-Libreville-Djibouti... Ou encore l'autoroute Abidjan-Lagos (deux fois trois voies) : une liaison de 1 028 km qui passe par 5 pays - Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin et Nigeria - et dont les travaux doivent débuter en 2014.

Du côté de l'investissement, sont concernés la BAD, la Banque mondiale, l'Africa Finance Corporation, la Chine et l'Inde. Autre grand projet qui est en train de se mettre en place : la Transmagrèbine, une autoroute, doublée d'un parcours ferroviaire, qui doit relier Nouakchott, en Mauritanie, à Tripoli, en Libye, via le Maroc, l'Algérie et la Tunisie. Un projet qui annonce celui, encore plus ambitieux, de la Transsaharienne : 9 000 km de goudron entre Alger, Niamey, Ndjaména, Tombouctou, Lagos...

Pour atténuer la pression sur les routes déjà existantes, le réseau ferré est également favorisé, comme les lignes Mombasa-Kampala ou Kinshasa-Durban. Et des pays sont déjà à la pointe, avec le Train à grande vitesse en ligne de mire, comme au Maroc, où la ligne TGV Casablanca-Tanger est prévue pour 2015. Ce sera la deuxième du genre en Afrique après la ligne Pretoria-Johannesburg inaugurée en Afrique du Sud en 2011. A terme, les experts de la région rêvent d'un TGV Tunis-Alger-Casablanca. On parle aussi beaucoup du Train urbain d'Abidjan (qui devrait impliquer les entreprises françaises Alstom, Bouygues et Systra, le Canadien Bombardier et le Sud-coréen Samsung) et pourrait transporter quotidiennement 250 000 passagers.

Enfin, parmi les projets les plus prometteurs qui ont fait couler beaucoup d'encre en 2013, on trouve celui du complexe portuaire Lapsset (Lamu

Southern Sudan-Ethiopia Transport Corridor), officiellement lancé en mars 2012, qui devrait mobiliser 24 milliards de dollars. Favorisant l'intégration régionale entre le Kenya, le Sud Soudan, l'Éthiopie, et l'Ouganda, il permettra de désengorger le port kényan de Mombasa et permettre à terme au Sud Soudan d'exporter son pétrole, sans être dépendant de Khartoum. Ce projet régional repose sur un consortium regroupant les pays concernés mais aussi la BAD, la Banque mondiale, la Chine, le Qatar, l'Allemagne... Un exemple de Partenariat public-privé (PPP), comme le continent va devoir en développer à l'avenir. « Seules les entreprises ont la puissance financière pour transformer en réalité les rêves du secteur public », résume Adama Deen, responsable des programmes et projets d'infrastructures de l'Agence du Nepad.

Sur les dix prochaines années, l'Afrique subsaharienne aura besoin d'environ 93 milliards de dollars d'investissement par an dans le secteur des infrastructures pour combler son déficit et il n'est pour le moment que de 45 milliards mobilisés sur fonds propres. Les investissements en infrastructures en Afrique subsaharienne ne représentent en moyenne que 3% du PIB des pays, soit la moitié des pourcentages constatés dans les autres pays émergents. C'est pourquoi, il faut repenser les structures de financement des projets d'infrastructures, la plupart des pays africains n'ayant pas les PIB suffisants pour supporter des investissements pharaoniques.

D'où, nécessité de privilégier les PPP, les fonds d'infrastructures (en 2009, le Kenya a mobilisé plus de 200 millions de dollars en lançant son second fonds d'infrastructure) et les structures dédiées. Avec, comme véritable défi, de mobiliser l'investissement privé.

« Les investissements publics ne suffiront pas à financer et réaliser des projets transformateurs



Route Bouansa-Mouyondzi-Moukoulou
The Bouansa-Mouyondzi-Moukoulou road

Taking care of the investment aspect are the AfDB, World Bank and the Africa Finance Corporation, as well as China and India.

Another mammoth project being rolled out is the Trans Maghreb Highway, which is coupled with a railway and links Nouakchott in Mauritania, to Tripoli in Libya, via Morocco, Algeria and Tunisia. It is the biggest ever highway project in Africa, even more ambitious than the Trans-Sahara: 9,000 km of tarmac between Algiers, Niamey, Ndjamen, Timbuktu, and Lagos.

To ease the pressure on existing roads, the rail network is also being expanded, with new links such as the Mombasa-Kampala and Kinshasa-Durban lines. Some countries are already at the forefront, with high-speed trains on the horizon. In Morocco, the Casablanca-Tangier high-speed line is scheduled for 2015. This is the second of its kind in Africa after the Pretoria-Johannesburg line opened in South Africa in 2011. Ultimately, regional experts dream of a Tunis-Algiers-Casablanca high-speed train. Getting a lot of attention too is Abidjan's urban line with a capacity of 250,000 passengers daily (it potentially involves French companies Alstom, Bouygues and Systra, Canada's Bombardier and South Korea's Samsung).

Some of the most promising projects that are stirring up excitement on the continent are large-scale

regional integration projects. One of these is the Lapsset Port Complex (Lamu Southern Sudan-Ethiopia Transport Corridor), officially launched in March 2012, which is expected to mobilise \$24 billion. Promoting regional integration between Kenya, South Sudan, Ethiopia and Uganda, it will take strain off the Kenyan port of Mombasa and eventually allow South Sudan to export its oil without being dependent on Khartoum. This regional project is based on a consortium of the concerned countries and the AfDB, the World Bank, China, Qatar, and Germany and an example of the Public-Private Partnership (PPP) the continent will have to develop in the future. "Only companies have the financial power to transform public sector dreams into reality," says Adama Deen, Head of Infrastructure Programmes and Projects at the NEPAD Planning & Coordinating Agency (NPCA).

Over the next ten years, sub-Saharan Africa will need about \$93 billion of investment a year in the infrastructure sector to meet its deficit. Currently it stands at \$45 billion mobilised capital. Infrastructure investment in sub-Saharan Africa represents an average of 3% of its countries' GDP, half of that reported in other emerging countries. That is why we need to rethink the way we finance of infrastructure projects, most African countries not having sufficient GDP to support massive investment.

dans le domaine de l'énergie, de l'eau et du transport, investissements dont l'Afrique a tant besoin. Il faudrait parvenir à mobiliser 50 milliards de dollars supplémentaires par an. Un projet à l'échelle du barrage d'Inga III, en République Démocratique du Congo (voir encadré) coûtera à lui seul plus de 10 milliards de dollars. Aucune institution ne peut financer cela à elle seule », a lancé Makhtar Diop, vice-président de la Banque mondiale pour la région Afrique, lors d'un discours fin 2013.

En 2012, la Banque mondiale a d'ailleurs monté 22 PPP dans le secteur de l'énergie en Afrique subsaharienne, pour un montant de 5 milliards de dollars. « Le développement des infrastructures en Afrique par le biais des PPP ne sera possible qu'avec une collaboration étroite entre les secteurs public et privé, les secteurs financiers et les partenaires au développement », toujours selon Makhtar Diop. Certaines organisations régionales se sont déjà dotées de Programmes ou de Fonds dédiés, comme le « Plan directeur des infrastructures » de la SADC (Communauté

de développement d'Afrique australe), adopté en 2012 et qui court sur 15 ans, avec un coût total estimé des projets qui pourrait atteindre les 500 milliards de dollars. Enfin, la BAD, pour qui les infrastructures représentent déjà plus de 30% de son portefeuille, a lancé en 2013 le fonds Africa50, dédié exclusivement au financement des infrastructures, et qui devrait être en mesure de mobiliser 100 milliards de dollars.

En 2012, le Rapport Ernst&Young pointait plus de 800 projets d'infrastructures actifs en Afrique, d'une valeur combinée de plus de 700 milliards de dollars, pour la majorité liés à l'électricité (37%) et aux transports (41%). La tendance est là.

« Il faudrait parvenir à mobiliser 50 milliards de dollars supplémentaires par an. »



Makoua Pont sur Likouala
Makoua Bridge over the Likouala



Passage des pylonnes dans les marais
d'Alima-Komo au Congo
Pylons in the Alima-Komo marshes in Congo

HARO SUR L'ENERGIE THE POWER OF WIND AND WATER

L'Afrique doit faire face à une demande croissante de la demande en énergie et la plupart des pays veulent réduire leur dépendance au pétrole. Pour cela, il est temps d'utiliser au mieux le formidable potentiel naturel du continent, notamment au niveau des énergies hydroélectrique et éolienne.

Côté énergie hydroélectrique, alors que plusieurs centrales sont prévues au Gabon, au Congo avec le barrage de Sounda (1000MW), Cameroun ou Kenya, les deux méga-projets continentaux se trouvent en Ethiopie et en République Démocratique du Congo. En Ethiopie, il s'agit de Gibe III, sur la rivière Omo (6500 GWhr) et du Barrage de la Renaissance, sur le Nil Bleu, à mi-chemin entre Addis-Abeba et Khartoum. Ce dernier devrait avoir une capacité de 6GH et coûter 5 milliards de dollars (que l'Ethiopie finance seule, avec un grand emprunt). En RDC, il s'agit d'Inga III, d'une capacité de 3,5 GW (les barrages déjà existants, Inga I et II, ne produisant que 700 MWh), un projet régional qui doit associer l'Angola, l'Afrique du Sud, la Namibie et le Botswana, avec des investissements évalués à 8 milliards de dollars.

Il s'agit aussi du projet du Grand Inga, plus pharaonique encore que le barrage des Trois-Gorges en Chine. On parle ici d'un investissement de 50 milliards de dollars... Enfin, côté éolien, la centrale du lac Turkana, au Kenya, sera le plus grand parc éolien d'Afrique, avec une capacité de 300 MW. D'ici à 2020, le Kenya aura besoin d'une capacité installée d'énergie supplémentaire de 2 400 MW, outre sa capacité actuelle de 1 340 MW, s'il veut maintenir sa croissance économique.

Africa faces a massive and growing demand for energy, while at the same time, most countries want to reduce their dependence on oil. The only way to achieve this is to make the best use of the continent's great natural potential, particularly in terms of water and wind.

In terms of hydroelectric power, there are numerous projects planned in Gabon, Congo - with the Sounda Dam (1000 MW), Cameroon and Kenya, but the continental mega-projects are in Ethiopia and the Democratic Republic of Congo. In Ethiopia, these are the Gibe III plant on the Omo River

(GWhr 6500) and the Renaissance Dam on the Blue Nile, midway between Addis Ababa and Khartoum, which will have a capacity of 6GH and cost \$5 billion (financed by Ethiopia with a large loan). In DRC, the Inga III dam project, with a capacity of 3.5 GW (the existing dams, Inga I and II, produce only 700 MWh), is a regional project bringing together Angola, South Africa, Namibia and Botswana, with investments estimated at \$8 billion.

There is also the Grand Inga, an even bigger project than the Three Gorges dam project in China. Here, we are talking about an investment of \$50 billion.

Projects that are harnessing wind energy are mainly situated in East Africa. The biggest of these, the Lake Turkana Wind Power (LTWP) project, in Kenya, is the largest wind farm in Africa, with a generating capacity of 300 MW. By 2020, Kenya will need additional installed energy of 2,400 MW, in addition to its current capacity of 1,340 MW, if it wants to maintain its economic growth.

**« Mailler le pays
en infrastructures
de base »**

**“Create a network of
basic infrastructure
across the country”**

INSIDE CONGO

2

LES ENJEUX

Routes, ponts, voiries urbaines, aéroports, ports maritime et fluviaux, usines de traitement et réseau de distribution d'eau potable, centrales et lignes électriques, câbles à fibre optique... les chantiers de construction ou de réhabilitation d'ouvrages de toutes sortes se sont multipliés depuis plus d'une décennie. Objectif visé par ces programmes ? «Mailler le pays en infrastructures de base», pour offrir de meilleures conditions de vie à la population, moderniser le pays, rendre compétitive l'économie et favoriser sa diversification et son industrialisation.

Il est vrai qu'au début des années 2000, le Congo accusait un manque important d'infrastructures de transport (routes, ports et aéroports), de production et de distribution d'énergie, d'eau potable et de télécommunications. Les rares ouvrages qui avaient été construits, avaient été détériorés, notamment pendant la période des conflits. Du coup, le Gouvernement a fait du renforcement des infrastructures

THE STAKES

Roads, bridges, urban roads, airports, sea and river ports, drinking water treatment stations and supply networks, power plants and lines, fibre optic cables, construction, rehabilitation and renovation works of all kinds have been on the increase for more than a decade. The objective of these programmes? “To create a network of basic infrastructure across the country” in order to provide better living conditions for the people, modernise the country, render the economy more competitive and promote diversification and industrialisation.

In the early 2000s, it was common knowledge that Congo showed a significant lack of transport infrastructure (roads, ports and airports), and a shortage in the production and supply of energy, drinking water and telecommunications. The few facilities that were built had deteriorated or been damaged, particularly during the conflict period. As a result, the Government made the strengthening of basic infrastructure a cornerstone of its strategy and priority investment programme.

Barrage hydroélectrique de Moukoulou
Moukoulou hydro-electric dam

de base un des piliers de sa stratégie et de son programme d'investissement prioritaire.

DES OUVRAGES D'INTÉRÊT DÉPARTEMENTAL, NATIONAL ET RÉGIONAL

Ce vaste programme ne porte pas seulement sur les ouvrages d'intérêt national et sous-régional, mais aussi sur ceux d'intérêt départemental, qui sont réalisés dans le cadre de la municipalisation accélérée. Lancée en 2004, cette dernière, qui

Le renforcement des infrastructures de base est un des piliers de la stratégie économique et du programme investissements prioritaires

visait à améliorer les conditions de vie et à impulser le développement économique au niveau local, a débuté dans les départements de Pointe-Noire, poumon économique du pays, et du Kouilou. Puis le programme s'est étendu à ceux de la Likouala (2005), du Niari (2006), de la Cuvette (2007), de Brazzaville (2008, 2009, 2010), de la Cuvette Ouest (2011), du Pool (2012), des Plateaux (2013). En 2014, il bénéficiera à la Lékoumou et, en 2015, à la Sangha et à la Bouenza.

LA DGGT

Ce programme d'investissement est principalement réalisé et financé par l'Etat congolais. A cet effet, une structure spécifique a été mise en place en 2002 : la Délégation générale aux grands travaux (DGGT). Maître d'ouvrage délégué de l'Etat, la DGGT est chargée, en concertation avec le maître d'ouvrage, d'élaborer les programmes de passation des marchés et de faire exécuter tous les travaux d'intérêt public, national et départemental dont les montants sont supérieurs ou égaux à 1 milliard de FCFA. Fin 2012, la DGGT a été rattachée au

ministère de l'Aménagement du territoire, un choix qui met en relief le rôle d'aménagement du territoire qu'implique la mise en place des grands ouvrages structurants.

Les montants investis annuellement grimpent d'année en année. D'environ 70 milliards de FCFA en 2005, ils sont passés à 143 milliards en 2007, 190 milliards en 2009, 340 milliards de FCFA en 2010 et 380 milliards en 2011. Le budget de l'Etat est alimenté en grande partie par les recettes pétrolières.

Pour combler les besoins financiers, l'Etat congolais emprunte, à des taux concessionnels, auprès de bailleurs de fonds internationaux ou bilatéraux ou recourt à des crédits fournisseurs (Chine). Certains ouvrages, en particulier des routes, sont financés par des dons (cas de l'Union européenne par exemple) ainsi que par des sociétés privées ou des partenariats publics/privés.

LE POIDS DES SOCIÉTÉS CHINOISES

Sélectionnées par appels d'offres, les entreprises maîtres d'œuvre des ouvrages ou qui en assurent le contrôle technique, sont d'origines diverses. Les plus nombreuses sont des sociétés françaises, allemande, brésilienne et chinoises, qui interviennent dans le cadre du partenariat stratégique signé entre le Congo et la Chine en 2006. On trouve également des entreprises congolaises qui opèrent comme sous-traitants pour des travaux de génie civil.

Etant donné que tous les ouvrages ne peuvent être réhabilités ou construits en même temps, des priorités ont été dégagées. Celles-ci prennent en compte deux paramètres essentiels : l'état - présence ou absence - et la qualité des équipements et les besoins économiques et sociaux les plus urgents à satisfaire.

STRUCTURES SERVING PROVINCIAL, NATIONAL AND REGIONAL NEEDS

This comprehensive programme concerns not only infrastructure on a national and sub-regional level, but also that serving provinces and counties, built within the framework of accelerated municipalisation projects. Launched in 2004, accelerated municipalisation aims to improve living conditions and stimulate economic development at the local level. It was first implemented in the provinces of Pointe-Noire, the economic powerhouse of the country, and Kouilou. The programme was then expanded to Likouala (2005), Niari (2006), Cuvette (2007), Brazzaville (2008, 2009, and 2010), Cuvette Ouest (2011), Pool (2012), and Plateaux (2013). In 2014, it is Lékoumou's turn and, in 2015, Sangha and Bouenza.

THE DGGT

This investment programme is mainly carried out and financed by the Congolese state. For this purpose, a specific structure was put in place in 2002: the General Delegation for Major Public Works (DGGT). Representing the State contracting authority, the DGGT is responsible, in consultation with the State as client, to develop procurement programmes and execute all local, national and provincial public works worth 1 billion CFA francs or more. At the end of 2012, the DGGT became part of the Ministry of Spatial Planning, a decision that highlights the role of spatial planning and the implementation of major infrastructure works.

Annual investment grows year on year. The amount rose from 70 billion CFA francs in 2005 to 143 billion in 2007, 190 billion in 2009, 340 billion in 2010 and 380 billion in 2011. The state budget is driven largely by oil revenues.

To meet its financial needs, the Congolese government borrows from international or bilateral donors at concessional rates, or uses supplier credit (China). Some public works, especially roads, are funded by donations (e.g. the European Union) as well as by private companies or Public-Private Partnerships.

CHINESE COMPANY CLOUT

Selected via the tender process, contracting companies and those who provide technical supervision come from various different countries. The most frequently seen are German, French, Brazilian and Chinese, who operate within the framework of the Congo-China strategic partnership signed in 2006. There are also Congolese companies that operate as subcontractors for civil engineering works.

Because all the country cannot undertake all the rehabilitation and construction at the same time, priorities have been set. These take into account two key parameters: the state - its presence and/or absence, and quality - type of facilities and satisfying the most urgent economic and social needs.

AN ESSENTIAL SUB-REGIONAL DIMENSION

The sub-regional dimension is omnipresent in investment policy and planning. The works must not only meet domestic needs but also facilitate the expansion of markets and regional integration, including the building of links between Congo Basin countries where Congo plays an important role in relieving landlocked conditions, thanks to its deep-water port in Pointe Noire and its multimodal transport system.

Many newly built or rehabilitated infrastructure projects over the past ten years have helped to improve the offer in terms of quality and quantity. Gradually, the country is strengthening and

DIMENSION SOUS-RÉGIONALE OMNIPRÉSENTE

La dimension sous-régionale est omniprésente dans la politique d'investissement et d'aménagement. Les ouvrages ne doivent pas répondre aux seuls besoins nationaux mais faciliter l'extension des marchés et l'intégration régionale, notamment par la réalisation de liaisons entre les pays du Bassin du Congo au sein duquel le Congo joue un rôle important en matière de désenclavement, grâce à son port en eau profonde de Pointe Noire et son système de transport multimodal.

Les nombreuses infrastructures réhabilitées ou construites depuis une dizaine d'années ont permis d'améliorer l'offre en qualité et en quantité. Peu à peu le pays s'équipe, s'aménage et retrouve sa vocation de transit. Des couloirs économiques pour le développement se dessinent progressivement, reliant les infrastructures commerciales essentielles (ports, routes, aéroports, projets énergiques, eau, etc.), aux zones de production actuelles et à venir, et prochainement, aux espaces de transformation que seront les zones économiques spéciales régionales.

Mais il reste encore beaucoup à faire pour améliorer la compétitivité et la croissance économique du Congo. Outre le retard à rattraper, il s'agit de répondre aux besoins et même d'anticiper ces derniers, qui ne cessent de grandir. La diversification économique en cours, avec le lancement de projets miniers et agro-business (maïs, palmier à huile, hévéa, et autres cultures vivrières et industrielles) exige en effet un renforcement conséquent des infrastructures économiques. L'Etat ne peut pas tout financer à partir de ses seules ressources. D'où la nécessité de faire appel au partenariat public/privé.

developing its infrastructure network, and is reaffirming its role as a transit country. Economic development corridors are gradually emerging, connecting key business infrastructure (ports, roads, airports, energy projects, water, etc.), in existing production areas and those underway, and soon in manufacturing and processing centres that will be special regional economic zones.

Strengthening basic infrastructure is a cornerstone of Congo's strategy and priority investment programme

However, much remains to be done to improve Congo's competitiveness and economic growth. Besides having to close the gap, it has to meet – and even anticipate – the country's growing needs. The economic diversification underway, with the launch of mining and agri-business projects (corn, palm oil, rubber, and other food and industrial crops) consequently demands the strengthening of economic infrastructure. The state cannot finance everything with its own resources. Hence the need for Public-Private Partnerships.

It is estimated that the lack of infrastructure in Africa reduces business productivity by 40% and the growth of per capita output by about 2 percentage points.

Route Obouya-Owando
The Obouya-Owando road



Pas de compétitivité sans infrastructures No competitiveness without infrastructure

En l'absence d'infrastructures efficaces, fiables et abordables, les entreprises africaines ne pourront pas devenir compétitives. Les pénuries d'électricité coûtent à la région 12,5 % du temps de production, contre 7 % en Asie du Sud. Le coût des services d'infrastructures en Afrique est deux fois plus élevé que la moyenne des autres régions en développement et les tarifs sont très élevés, par rapport aux normes internationales.

Comparées aux entreprises africaines, celles d'Asie du Sud paient 70% de moins pour les coûts de transport et celles d'Amérique latine, 50 % de moins. Il reste impératif d'investir dans les infrastructures économiques.

Source : BAD. Au centre de la transformation de l'Afrique. Stratégie pour la période 2013-2022

In the absence of efficient, reliable and affordable infrastructure, African companies cannot develop their competitive edge. Electricity shortages cost the region 12.5% of production time, against 7% in Southern Asia. The cost of infrastructure services in Africa is twice the average of other developing regions and the prices are very high by international standards.

Compared to African companies, those in Southern Asia pay 70% less in transport costs and those of Latin America, 50% less. It remains imperative to invest in economic infrastructure.

Source: AfDB. At the Center of Africa's Transformation. Strategy for 2013-2022



Le renforcement des infrastructures de base est un des piliers de la stratégie et le programme d'investissement prioritaire

Strengthening basic infrastructure is a cornerstone of Congo's strategy and priority investment programme

ELIMINER LES CONTRAINTES IMPOSÉES PAR L'INSUFFISANCE DES INFRASTRUCTURES

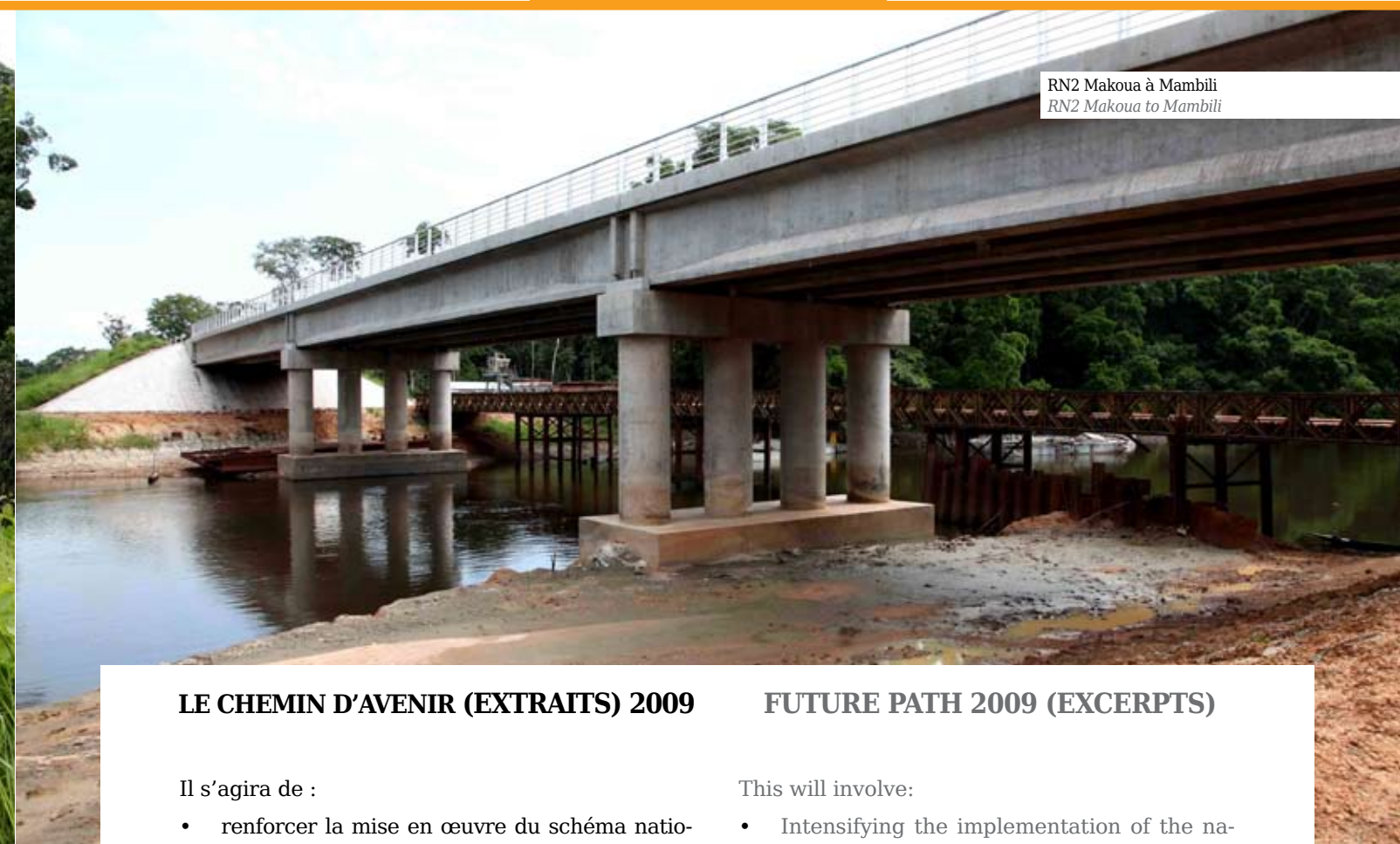
REMOVING CONSTRAINTS IMPOSED BY POOR INFRASTRUCTURE

Pour réaliser le potentiel de l'Afrique en matière de commerce et de développement, il faut éliminer les contraintes imposées par l'insuffisance des infrastructures dans les domaines du transport, de l'énergie, des communications et de l'eau. Des infrastructures déficientes limitent l'accès aux marchés, font augmenter les coûts commerciaux et réduisent la productivité, entravant ainsi le commerce intra-africain. On estime que la médiocrité des infrastructures africaines réduit la productivité des entreprises de 40 % et la croissance de la production par habitant d'environ 2 points de pourcentage. Étant donné l'ampleur et la portée des besoins en infrastructures de l'Afrique, on s'accorde à reconnaître que, pour corriger ces lacunes, une solution régionale et continentale s'impose.

Source : CNUCED. Le développement économique en Afrique. Rapport 2013. Commerce intra-africain : libérer le dynamisme du secteur privé

To realise Africa's potential in terms of trade and development, we must eliminate the constraints imposed by the lack of infrastructure in the areas of transport, energy, communications and water. Poor infrastructure impedes access to markets, increases business costs and reduces productivity, hindering intra-African trade. It is estimated that the lack of infrastructure in Africa reduces business productivity by 40% and the growth of per capita output by about 2 percentage points. Given the magnitude and scope of Africa's infrastructure needs, it is a recognised fact that, to address these gaps, a regional and continental solution is required.

Source: UNCTAD. Economic development in Africa. 2013 Report. Intra-African trade: Unlocking private sector dynamism.



RN2 Makoua à Mambili
RN2 Makoua to Mambili

LE CHEMIN D'AVENIR (EXTRAITS) 2009

Il s'agira de :

- renforcer la mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire
- poursuivre le maillage de l'ensemble du pays en infrastructures de base (construction de nouvelles routes nationales et départementales, de routes reliant le Congo aux pays voisins, de ports et aéroports ; réhabilitation des voies ferrées et navigables, ...)
- achever l'édification du boulevard énergétique national pour que tout le pays soit électrifié ;
- élargir la couverture audiovisuelle et en télécommunication à l'ensemble du pays
- installer de nouveaux équipements de production et de distribution d'eau pour assurer la desserte régulière du pays en eau potable

De la sorte, le territoire national sera dans son ensemble mieux équipé, offrant ainsi des meilleures conditions de vie aux populations et de multiples possibilités d'accueil d'investissements dans les différents secteurs de l'économie.

Denis Sassou N'Guesso, Chef de l'Etat

FUTURE PATH 2009 (EXCERPTS)

This will involve:

- Intensifying the implementation of the national planning scheme
- Continuing to build the basic infrastructure network across the country (building new national and provincial roads, roads connecting Congo to neighbouring countries, ports and airports, rehabilitation of railway tracks and waterways, etc.)
- Completing construction of the National Energy Boulevard to electrify the whole country
- Expanding audiovisual and telecommunications coverage across the whole country
- Installing new water treatment and distribution facilities to ensure a regular supply of drinking water to the country

In this way, the country will be better equipped as a whole, providing better living conditions to the population and numerous investment opportunities across various sectors of the economy.

Denis Sassou Nguesso, Head of State

RÉALISATIONS ET PERSPECTIVES

ACHIEVEMENTS AND PROSPECTS

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Retablir la vocation de transit du congo et favoriser la diversification d'une economie du tout petrole

C'est une évidence. Si le Congo veut diversifier et industrialiser une économie trop exclusivement pétrolière, créer un véritable tissu d'entreprises privées et être compétitif, il est impératif que ses infrastructures de transport soient renforcées et modernisées et que les différents modes de transport – notamment maritime, ferroviaire, routier et fluvial – soient fluides et bien articulés entre eux. Dictés par les besoins socio-économiques, le choix et la localisation des infrastructures de transport à renforcer orientent bien évidemment la politique d'aménagement du

TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Restore Congo's role as a transit country and promote diversification of an oil-based economy

It's the obvious route. If Congo wants to diversify and industrialise an economy almost exclusively built on oil, create a real business community of private enterprise and be competitive, it is imperative that its transport infrastructure is improved and modernised and that the different modes of transport – maritime, rail, road and river – are fluid and well-articulated.

Driven by socio-economic needs, the choice and location of the transport infrastructure to be improved guides spatial planning policy. In return, the latter affects the

territoire. En retour, cette dernière influe sur la localisation des activités. Ce n'est pas un hasard d'ailleurs, si, en septembre 2012, la Délégation générale aux grands travaux (DGGT) a été rattachée au ministère de l'Aménagement du territoire.

Au-delà du désenclavement interne, le renforcement des infrastructures de transport du Congo doit aussi obéir à des impératifs d'intégration sous-régionale, voire continentale. Pas simplement parce que la connexion des réseaux de transport est une nécessité pour accroître et fluidifier les échanges de biens et de personnes, entre les pays d'Afrique

TRANSPORT INFRASTRUCTURE MUST SERVE SUB-REGIONAL AND CONTINENTAL INTEGRATION

LES INFRASTRUCTURES TRANSPORTS DOIVENT SERVIR L'INTEGRATION SOUS-REGIONALES ET CONTINENTALES

centrale, mais aussi parce que sa position géographique, unique, au cœur de cette région d'Afrique, confère au Congo une vocation de pays de transit.

Cette position géographique a valu au Congo d'être doté d'une exceptionnelle chaîne de transports multimodal à partir de Pointe Noire, son port maritime en eau profonde. Une chaîne que le pays doit « naturellement » à ses 170 km de côte et à son réseau dense de voies navigables, dont le fleuve Congo, mais aussi à l'action humaine, qui a permis la mise en place de routes, d'une voie ferrée, de ports et d'aéroports.

Divers facteurs négatifs conjugués ont mis à mal cette vocation de transit. Les efforts engagés depuis une dizaine d'années dans la réhabilitation et le renforcement des infrastructures de transport vont dans le sens d'un rétablissement de cette vocation et concourent à la diversification économique du pays. Pour preuve, l'ouverture de routes a dynamisé l'activité économique, notamment agricole, l'une des bases de la diversification. Progressivement, l'architecture du système de transport qui a longtemps reposé sur le fleuve Congo et le CFCO, pour favoriser l'évacuation des produits de Bétou vers Pointe-Noire ou l'acheminement des importations vers Brazzaville et au-delà, se modifie, avec la densification du réseau routier, qui désenclave des régions, jadis très isolées, notamment dans l'est et l'ouest du pays.

Loin d'être de simples supports aux échanges, les infrastructures mises en place engendrent des activités à part entière et favorisent l'éclosion de services de transport et de logistique.

location of activities. It is no coincidence that, in September 2012, the General Delegation for Major Public Works (DGGT) became part of the Ministry of Spatial Planning.

Beyond opening up landlocked inland countries, strengthening Congo's transport infrastructure must also fit in with the requirements of sub-regional and continental integration. Not just because the connection of transport networks is essential to increasing and facilitating the transport of goods and people between Central African countries, but also because its unique geographical loca-

tion, in the heart of this region, bestows upon Congo the role of a transit country.

This geographical position meant that Congo deserved an exceptional multimodal transport system, starting with the deep-water Port of Pointe-Noire. A system that the country owes 'naturally' to its 170 km of coastline and its dense network of waterways, including the Congo River, but also to human action, which led to the building of roads, a railway line, ports and airports.

A combination of various negative factors has undermined this transit country role. Transport infrastructure rehabilitation and expansion efforts over the past ten years are in line with Congo's reclaiming this role and contributes to economic diversification of the country. As proof, new and repaired roads have boosted economic activity, especially agriculture, which is an important cornerstone of diversification. Gradually, the architecture of the transport system which, for a long time relied on the Congo River and the Congo-Ocean Railway (CFCO) to transport product from Bétou to Pointe-Noire or to route imports to Brazzaville and beyond, is changing. Road network densification is opening up previously isolated landlocked areas, especially in the east and west of the country.

Far from being a simple medium for trade, the infrastructure put in place is generating its own activities and promoting the emergence of transportation and logistics.



LE PROJET DE PONT-ROUTE-RAIL BRAZZAVILLE-KINSHASA

La connexion routière du Congo avec la RD Congo sera réalisée via le projet pont-route-rail qui intéresse les deux pays. Assuré par la Banque africaine de développement, le financement du pont qui reliera Brazzaville, capitale du Congo, et Kinshasa, sa consœur de RD Congo, est en cours de bouclage. Le site retenu pour abriter cet ouvrage est Maloukou, côté brazzavillois et Maluku, côté kinois. Maloukou, situé à une soixantaine de kilomètres en amont de Brazzaville, dispose d'atouts. Il abrite la zone industrielle de Maloukou-Tréchet. Par sa position géographique, il est bien adapté au développement du transport multimodal.

Accessible par une route depuis la RN2, il sera connecté au port de Pointe-Noire via une bretelle de la RN 1, qui contournera Brazzaville par le nord et rattrapera la RN2 à hauteur de Kintélé. Un port sec, bâti à proximité, permettra de stocker des marchandises.

En ouvrant le Congo sur l'hinterland très vaste que représente la RD Congo, un marché de quelque 70 millions d'habitants, ce pont-route-rail renforcera la vocation de transit du Congo.

THE BRAZZAVILLE-KINSHASA ROAD-RAIL BRIDGE

Road connection between Congo and DR Congo will be via the road-rail bridge project involving both countries. The African Development Bank is finalising the financing of this bridge that will link Brazzaville, the capital of Congo to that of DR Congo, Kinshasa. Chosen according to various criteria, the site that will host the bridge is Maloukou, on the Brazzaville side, and Maluku, on the Kinshasa side. Maloukou, located 60 kilometres upstream from Brazzaville, has a strong advantage in that it hosts the Maloukou-Tréchet industrial zone. Due to its geographical position, it is well suited to the development of multimodal transport.

Accessible by road from the RN2, it will be connected to the Port of Pointe-Noire via a slip road that will bypass Brazzaville from the north and relink to the RN2 at Kintélé. A dry port, built nearby, will store goods.

By opening Congo onto the vast hinterland of DR Congo, a market of some 70 million inhabitants, this road-rail bridge is will also contribute largely to Congo recovering its role as a transit country.



LE CHEMIN DE FER CONGO Océan (CFCO)

*favoriser le transport des voyageurs et le trafic
marchandises entre Pointe Noire et Brazzaville*

Le Chemin de fer Congo Océan (CFCO) est composé de la ligne à voir unique, longue de quelque 510 km, qui relie Pointe Noire, le port maritime, et Brazzaville, la capitale, et de la bretelle ferroviaire Dolisie-Mbinda, initialement destinée à l'évacuation du manganèse du Gabon vers Pointe Noire.

Très dégradé suite à une mauvaise gestion, au manque d'investissement et aux conflits des années 1990, le CFCO fait l'objet, depuis 2007, d'un Programme de réhabilitation et équipement. Ses différents volets portent sur trois points : la réhabilitation et l'acquisition de matériels roulants (locomotives, voitures voyageurs et wagons marchandises), le traitement de 27 km de points singuliers sur l'ensemble de la voie et la construction de la voie de contournement pour éviter la zone inondable autour de Kiélé Tenard. Des financements sont par ailleurs recherchés pour financer le renouvellement de la voie avec l'objectif d'une vitesse moyenne de 80 km/heure, contre 34 km/h actuellement, du parc des engins d'entretien de la voie et l'acquisition d'équipements divers pour la maintenance du matériel.

THE CONGO-OCEAN RAILWAY (CFCO)

*promotes passenger and freight traffic
between Pointe-Noire and Brazzaville*

The Congo-Ocean Railway (CFCO) is composed of a single track, some 510 km long, that connects the deep-water Port of Pointe-Noire to the capital, Brazzaville, and the Dolisie-Mbinda branch line, initially intended for the evacuation of manganese from Gabon to Pointe-Noire.

In a state of severe deterioration due to poor management, lack of investment and the conflicts of the 1990s, the CFCO has been under a rehabilitation and equipment programme since 2007. Its various components focus on three points: the rehabilitation and acquisition of rolling stock (locomotives, passenger cars and freight cars), treatment of 27 km of singular points along the entire track and construction of the bypass to avoid the floodplain around Kiélé Tenard.

Funding is also sought to finance the renewal of the track (with the goal of increasing speed from the current 34 km/h to 80 km/h), track maintenance machinery and various other maintenance equipment.

Le Port Autonome de Pointe Noire (PAPN) un port à double vocation

Situé au bord de l'océan Atlantique, le Port autonome de Pointe Noire (PAPN), devenu un établissement public à caractère industriel et commercial en 2000, a été ouvert au trafic le 1er avril 1939. Ce port en eau profonde, d'accès facile, dispose d'un bassin d'une superficie de plus de 84 ha s'ouvrant sur la haute mer par une passe d'entrée large de 180 m et prolongée par un chenal d'accès long de 1200 m. Il offre ainsi d'excellentes conditions de navigation. Port de transit d'éclatement et de transbordement, il joue un rôle primordial dans les échanges économiques tant au plan national que sous-régional et fait de Pointe-Noire le centre principal de l'activité économique et commerciale du Congo.

Son trafic, en augmentation constante, est passé de 4,110 millions de tonnes (Mt.) en 2007 à 7,652 Mt. en 2012. Le trafic conteneur global (transbordement, transit et trafic local) s'est

établi à 509 037 équivalent vingt pieds (EVP, unité représentant environ 38,5 m³) en 2012 contre 265 942 EVP en 2008. De 196 094 EVP en 2008, le trafic transbordement s'est affiché à 249 728 EVP en 2012.

700 MILLIONS D'EUROS D'INVESTISSEMENT

Pour améliorer les capacités portuaires et les conditions de traitement du trafic, et ainsi, renforcer la position de Pointe-Noire en tant que principale porte d'entrée et de sortie du bassin du Congo, un Programme d'investissements prioritaires (PIP), d'un montant de 450 milliards de FCFA (700 millions d'euros-M€), destiné à reconstruire, étendre et moderniser les installations portuaires, a été engagé. Sur ce montant, 370 milliards de FCFA (570 M€) sont à la charge de Congo Terminal, la société concessionnaire du terminal à conteneur depuis le 23 décembre 2008, dont l'actionnaire



The Autonomous Port of Pointe-Noire a dual purpose port

Located along the Atlantic Ocean, the Autonomous Port of Pointe-Noire (PAPN), which became a public industrial and commercial enterprise in 2000, was opened to traffic on 1 April 1939. This easy- to-access deep water port has an 84 hectare basin opening onto the high seas via a 180 m wide entrance and extended by a 1,200 m long channel access. It thus offers excellent sailing conditions. As a feeder and transshipment port, it plays a vital role in both national and sub-regional economic trade, making Pointe-Noire the trade and economic hub of Congo.

Its steadily increasing vessel traffic rose from 4,110 million tonnes (Mt) in 2007 to 7,652 Mt in 2012. Overall container traffic (transshipment, transit and local traffic) amounted to 509,037 twenty-foot equivalent units (TEUs: approximately 38.5 m³) in 2012 against 265,942 TEUs in 2008. Of 196,094 TEUs in

2008, traffic transshipment reported 249,728 TEUs in 2012.

€700 MILLION INVESTMENT

To improve port capacity and vessel traffic processing conditions and thereby strengthen Pointe-Noire's position as the main port of entry and exit to and from the Congo Basin, a Priority Investment Programme (PIP) in the amount of 450 billion CFA francs (€700 million), for rebuilding, expanding and modernising port facilities, has been initiated. Of this amount, 370 billion CFA francs (€570 million) has to come from Congo Terminal, the concession holder of the container terminal since 23 December 2008, and of which the French group Bolloré Africa Logistics (BAL) is the main shareholder, along with Socotrans, Samariti and Translo. The remaining 80 billion CFA francs is being provided by the PAPN's own resources, the Development Bank of

majoritaire est le groupe français Bolloré Africa Logistics (BAL), à côté de Socotrans, Samariti et Translo. Les 80 milliards de F CFA restants sont assurés par le PAPN, sur ses ressources propres, par la Banque de développement des États de l'Afrique centrale, l'Agence française de développement et la Banque européenne.

PREMIÈRE PLATEFORME DU TRAFIC DE TRANSBORDEMENT VERS LES PAYS D'AFRIQUE CENTRALE

Depuis le démarrage des travaux intervenu fin 2009, Congo Terminal a investi quelque 180 M€. Les premières réalisations ont déjà permis d'améliorer très sensiblement le trafic. Au terme des travaux, Congo Terminal disposera de 32 ha de terre-plein (contre 17 ha auparavant) et de 1500 mètres de quai, dont 800 m permettant d'accueillir des navires à très fort tirant d'eau (15 m, contre 13,2

m auparavant) et capables de transporter plus de 7 000 conteneurs EVP.

Le PAPN deviendra ainsi le point d'accueil et de transbordement des navires trop lourds pour les ports de Douala (Cameroun), Luanda (Angola) ou Matadi (RD Congo), ainsi que la porte principale des transits hinterland (import et export) du bassin du Congo, ouvrant sur les principaux corridors terrestres et fluviaux de la sous-région. Il desservira en particulier la RD Congo, la République Centrafricaine, le Cameroun et le nord de l'Angola.

Toutefois ce rôle de porte d'entrée et de sortie ne peut être effectif que si les réseaux routier, ferroviaire et fluvial du Congo sont réhabilités, étendus et connectés avec ceux des pays voisins. C'est ainsi, que parallèlement aux travaux du PAPN, d'importants chantiers ont été engagés pour renforcer le corridor terrestre - routier et ferroviaire.

LE RÉSEAU ROUTIER : DÉSENCLAVER LE PAYS ET ASSURER LA COMPLÉMENTARITÉ DES TRANSPORTS

Le réseau routier congolais a été étendu et modernisé grâce à la multiplication des programmes d'investissement public engagés par l'État. Le schéma de renforcement du réseau routier, tel que prévu dans le Plan national des transports, adopté en 2007, vise trois objectifs : relier le nord au sud du pays par deux grandes dorsales, l'une située à l'est et l'autre à l'ouest, construire des transversales de part et d'autre de ces axes et interconnecter le réseau routier congolais avec ceux de ses voisins.

LES PRIORITÉS

Compte-tenu de l'ampleur des chantiers à réaliser, le maillage routier du Congo se fera par étapes. Pour chaque étape, des priorités ont été dégagées en fonction de l'état du réseau et des besoins de modernisation et d'industrialisation du pays à court et moyen termes. Ainsi, les premiers chantiers ont ciblé le renforcement et l'élargissement de la dorsale

Pointe-Noire-Brazzaville-Ouesso, avec la construction de nouveaux tronçons, indispensable pour rétablir la vocation de transit du Congo. Ils ont porté également, dans la partie nord du pays, sur le désenclavement des Plateaux et de la Cuvette Ouest, avec une première jonction avec le Gabon, ainsi que sur l'ouverture de la Sangha et la connexion de son réseau avec celui du Cameroun. Et dans la partie sud, sur le désenclavement de certaines zones de la Bouenza et de la Lékoumou.

LA DORSALE NORD-SUD A BRAZZAVILLE

Formée des nationales 1 et 2, la dorsale Est relie Pointe-Noire, la capitale économique, à Ouesso, chef-lieu du département de la Sangha, via Brazzaville. La construction du premier tronçon de la RN1 Pointe-Noire - Dolisie, qui a été réalisé par l'entreprise chinoise CMEC, est achevé. Lancés en 2011, les travaux du tronçon Dolisie-Brazzaville, soit 300 km

Central African States, the French Development Agency and the European Bank.

MAIN TERMINAL FOR TRANSHIPMENT TO CENTRAL AFRICAN COUNTRIES

Since the start of work in late 2009, Congo Terminal has invested some €180 million. The first phases have already significantly improved traffic. At the end of the expansion work, Congo Terminal will have 32 ha of dockyard (against 17 __ha previously) and 1,500 m of quay, of which 800 m can accommodate ships with a very deep draft (15 m, against 13,2 m previously) and able to carry more than 7,000 TEUs.

The Autonomous Port of Pointe-Noire will become

the harbour and transhipment point for those vessels too large for the ports of Douala (Cameroon), Luanda (Angola) or Matadi (DR Congo) and the main gateway for hinterland transit (import and export) to Congo Basin, opening onto the main land and river corridors in the sub-region. It will serve, in particular, Congo, Central African Republic, Cameroon and northern Angola.

However this role as port of entry and exit can only be effective if Congo's road, rail and inland waterway networks are renovated, expanded and connected to those of neighbouring countries. Thus, parallel to the work underway at the Port of Pointe-Noire, important projects have been launched to strengthen the land corridor - both road and rail.



Route Pointe-Noire - Dolisie vue aérienne
Aerial view of the Pointe-Noire to Dolisie road

environ, seront bitumés en 2015. Une fois achevée, cette route, complémentaire du CFCO, ouvrira un deuxième corridor terrestre entre le port maritime et la zone industrielle de Maloukou, au nord de la capitale.

La RN2, qui va de Brazzaville à Ouesso, en passant par Oyo et Owando, est bitumée jusqu'à Yengo. Le bitumage de la partie comprise entre le pont de la Mambili et Ouesso est en cours de réalisation.

BIENTÔT DES CONNEXIONS AVEC LE GABON ET LE CAMEROUN

A partir de cet axe, plusieurs transversales ont été construites

- Ngo-Djambala-Lekana et Obouya-Boundji-Okoyo.

D'autres sont en voie de finalisation

- Oyo-Tchicapika (Cuvette), Boundji-Ewo et Makoua-Etoundi. La construction du tronçon Okoyo-Lékéti, en cours de finalisation, permettra de connecter le Congo au Gabon.

Dans la Sangha, les travaux de construction de la route Ketta-Sembé-Souanké ont été lancés. Outre le désenclavement des sites miniers du département, cette route permettra l'interconnexion du Congo avec le Cameroun. D'autres routes, d'intérêt sous-régional, sont à l'étude : Dolisie-Ndendé (Gabon) et Dolisie-Kimongo-Londela-Kayes (vers l'Angola et la RD Congo) avec l'appui de la Banque africaine de développement.



ROADS TO OPEN UP THE COUNTRY AND ENSURE TRANSPORT SYSTEM SYNERGY

The Congolese road network has been extended and modernised by the increase in public investment programmes undertaken by the State. The road network densification scheme, as set out in the National Transport Plan adopted in 2007, has three objectives: linking north to south by two large backbones, one located in the east and the other in the west, build crossroads on either side of these main axes and interconnect Congolese roads with those of its neighbours.

Priorities

Given the scale of the projects, Congo's road network will be rolled out in stages. For each stage, priorities have been identified according to the current condition of the existing network and the demands of the country's short- and medium-term modernisation and industrialisation. Therefore, the first projects have targeted the strengthening and expansion of the Pointe-Noire-Brazzaville-Ouessou backbone, with the construction of new sections, essential to restoring Congo's role as a transit country. Included in these initial projects is the opening up of landlocked provinces in the northern part of the country – Plateaux and Cuvette Ouest – with a first junction with Gabon, as well as the opening up of Sangha and linking its network with that of Cameroon. And in the southern part, the opening up of certain areas in Bouenza and Lékoumou.

North-South backbone via Brazzaville

Made up of national roads RN1 and 2, the Eastern backbone connects Pointe-Noire, the economic capi-

tal, to Ouessou, the administrative centre of Sangha province, via Brazzaville. The construction of the first section of the RN1 – Pointe-Noire-Dolisie – which was carried out by the Chinese company CMEC, is complete. With roadworks launched in 2011, the Dolisie-Brazzaville section, about 300 km, will be tarred by 2015. Once completed, this road, which supplements the CFCO, will open a second land corridor between the seaport and the Maloukou industrial zone, north of the capital.

The RN2, running from Brazzaville to Ouessou via Oyo and Owando is tarred all the way to Yengo. Tarring of the area between Mambili Bridge and Ouessou is in progress.

Links with Gabon and Cameroon

From this major route, several crossroads were built: Ngo-Djambala-Lékana and Obouya-Boundji-Okoyo. Others are being finalised: Oyo-Tchicapika (Cuvette), Boundji-Ewo and Makoua-Etoundi.

Construction of the Okoyo-Leketi section, currently in the final phase, will connect Congo to Gabon.

In Sangha, construction of the Ketta-Sembé-Souanké road has started. Besides opening up the province's mining sites, this road will interconnect Congo with Cameroon.

Other sub-regional roads are under consideration: Dolisie-Ndendé (Gabon) and Dolisie-Kimongo-Londela-Kayes (to Angola and DR Congo) with the support of the African Development Bank.

Premier jalon de la dorsale Ouest

La construction de la dorsale Ouest, qui assurera la jonction entre le sud et le nord du Congo, depuis Pointe-Noire jusqu'à Sembé (Sangha), via Dolisie, Loudima, Sibiti, Zanaga, Lékana, Okoyo, Ewo, Etoundi, Mbomo, est beaucoup moins avancée que celle de la dorsale Est. Et pour cause. Cette liaison n'ayant jamais été réalisée, tout le réseau est à construire. Le premier jalon de cette dorsale a été posé avec le bitumage du tronçon Loudima-Sibiti et Mapati-Ibé, quasi achevé. Une réalisation qui est très liée à la présence de gisements miniers, de fer notamment, dans la Lékoumou et le Niari, mais aussi dans la Cuvette Ouest.

Dans d'autres départements, des impératifs socio-économiques ont également prévalu dans la réalisation des chantiers routiers. Dans le sud du Pool, la route bitumée qui relie Boko à Kinkala et à Brazzaville favorise le ravitaillement en produits vivriers de la capitale. Dans le nord du Pool, la construction de la centrale hydroélectrique d'Imboulou n'est pas étrangère au bitumage du tronçon Inoni, sur la RN2, jusqu'à Imboulou (80 km). Dans la Bouenza, C'est la même logique qui a permis le bitumage de la route Bouansa, Mouyondzi et Moukoulou. Dans la Likouala, un département très enclavé et en partie occupé par la forêt inondée, une route a été construite entre Doungou, et Epéna pour désenclaver le chef-lieu Impfondo. Une étude pour sa réhabilitation et sa connexion avec le département de la Sangha est en cours. Dans le Kouilou, Madingou-Kayes est connectée à la frontière avec le Cabinda (Angola) via Pointe Noire.

Le maillage du pays en routes bitumées est loin d'être achevé. Le réseau routier comprend 15 routes nationales et 33 routes départementales. Actuellement, environ 2000 km de routes sont bitumées, sur un total de 18 000 km dont 16 000 km de routes en terre. Les investissements à réaliser pour étendre le réseau goudronné et réaliser les ouvrages de franchissement de rivières sont importants.

First milestones on the Western backbone

The construction of the Western backbone, which will be the junction between southern and northern Congo, running from Pointe-Noire to Sembé (Sangha) via Dolisie, Loudima, Sibiti, Zanaga, Lékana, Okoyo, Ewo, Etoundi and Mbomo, is much less advanced than that of the Eastern backbone. And no wonder. There has never been any link so the entire network has to be built from scratch. The first milestone on this major route was laid when the Loudima-Sibiti and Mapati-Ibe sections were tarred and are now almost complete. The reason for this rapid completion is its proximity to the mining deposits being explored, including iron, in Lékoumou and Niari, but also in Cuvette Ouest.

In other provinces, socio-economic imperatives have also driven road improvements and construction. In southern Pool, the tarred road that connects Boko to Kinkala and Brazzaville facilitates the supply of foodstuffs to the capital. In northern Pool, the construction of the Imboulou hydroelectric plant has encouraged the tarring of the Inoni section of the RN2 up to Imboulou (80 km). In Bouenza, the same logic spurred the tarring of the Bouansa, Mouyondzi and Moukoulou road. In Likouala, an extremely landlocked province and partly occupied by the flooded forest, a road was built between Doungou and Epéna to open up the administrative centre, Impfondo. A study for its renovation and connection with Sangha province is underway. In Kouilou, Madingou-Kayes is connected at the border with Cabinda (Angola) via Pointe-Noire.

The country's tarred road network is far from complete. It includes 15 national roads and 33 provincial roads. Currently, about 2,000 km of the total 18,000 km of roads are tarred, leaving 16,000 km of dirt roads. Massive investment is required in order to extend the tarred network and build bridges over the rivers.

LES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES AIRPORT INFRASTRUCTURE

Aéroport Ouesso
Ouesso airport

FAIRE DE BRAZZAVILLE UN HUB AÉROPORTUAIRE SOUS-RÉGIONAL

En l'espace de dix ans, le Congo a réalisé un bond significatif dans la modernisation de ses plateformes aéroportuaires, grâce au lancement de nombreux chantiers de réhabilitation et d'extension des infrastructures aéroportuaires. Ces derniers ont permis de doter Brazzaville et Pointe noire d'ouvrages de dimension internationale, leur permettant de devenir des « hubs » régionaux et de porter à trois le nombre d'aéroports internationaux avec la construction de celui d'Oyo/Ollombo, au centre du pays. Le Congo compte également une quinzaine d'aéroports secondaires dont certains ont été construits ou reconstruits dans le cadre de la politique des grands travaux et de la municipalisation accélérée. Le renforcement du réseau aéroportuaire répond à la nécessité d'accroître et de rendre plus rapides les déplacements de voyageurs à l'intérieur du pays et d'ouvrir le Congo vers l'extérieur, pour renforcer sa vocation de pays de transit.

MAYA-MAYA, FUTUR HUB AÉROPORTUAIRE SOUS-RÉGIONAL

En quelques années, l'aéroport international Maya-Maya de Brazzaville a été profondément transformé. Outre une deuxième piste d'atterrissage et le premier module du nouvel aérogare, inaugurés le 11 août 2010, un deuxième module, réservé aux vols nationaux, a été livré. Un chantier confié à la Société anonyme de coopération technique et économique internationale de Chine (Weitec), qui a également construit le premier module, le pavillon présidentiel, l'aéroclub, un parking auto, sous le contrôle technique du français Socotec. Ainsi, Maya-Maya peut accueillir 2 millions de passagers par an, soit plus de deux fois le trafic actuel, estimé à quelque 800 000 passagers et 75 000 tonnes de fret. Par ailleurs, un village aéroportuaire comprenant un complexe hôtelier, des commerces, des bureaux et un village artisanal sont en cours de réalisation, près de l'aéroport. De quoi redonner à la capitale congolaise son rôle de carrefour et

MAKING BRAZZAVILLE A SUB-REGIONAL AIRPORT HUB

In the space of ten years, Congo has made a significant leap in modernising its airport hubs, with the launch of numerous airport infrastructure rehabilitation and expansion projects. These have helped to provide Brazzaville and Pointe-Noire with infrastructure of an international standard, allowing them to become regional hubs and bringing the number of international airports to three, with the construction of the Oyo/Ollombo airport in the centre of the country. Congo also has fifteen secondary airports, some of which have been built or rebuilt within the framework of the major works and accelerated municipalisation policy. Densification of the airport network responds to the need to increase and speed up passenger travel within the country and open Congo to the outside world in order to strengthen its role as a transit country.

MAYA-MAYA AIRPORT, A POTENTIAL SUB-REGIONAL HUB

Over recent years, Brazzaville's Maya-Maya international airport has been profoundly transformed. In addition to a second runway and the first module of the new terminal, opened on 11 August 2010, a second module, reserved for domestic flights, was delivered. This contract was awarded to the China International Economic and Technical Cooperation Co. Ltd (Weitec) who also built the first module, presidential pavilion, flying club, and parking lot under the technical supervision of the French company, Socotec. Thus, Maya-Maya is able to process two million passengers per year, more than twice the current traffic, which is estimated at about 800,000 passengers and 75,000 tons of cargo. In addition, an airport village with a hotel complex, shops, offices and a craft village are in progress near the airport. All of which should restore the Congolese capital's role as a crossroads and make Brazzaville a sub-regional airport hub. To support this policy, a new airline, Ecair, was born, with a majority of Congolese capital.

A SECOND TERMINAL AT POINTE-NOIRE

With traffic increasing from 400,000 passengers in 2003 to 800,000 in 2011, the terminal of the Antonio Agostinho Neto international airport at Pointe Noire, managed by Aerco, became too small. Hence the decision to build a second module to cope with increased traffic. This second terminal, dedicated to international flights, will consist of a three-storey building with two aerobridges and various other equipment. The project also includes the construction of a power plant, a runway equipment shelter and a water base with pump room and other amenities. Carried out by the company China Jiangsu International Congo and funded by the Congolese government, the work, launched in December 2011 and costing approximately 35 billion CFA francs, will be spread over two years.

SECONDARY AIRPORTS FOR THE PROVINCES

Intended to open up the hinterland, the airport infrastructure modernisation and construction programme has resulted in the commissioning of five new secondary airports in, respectively, Impfondo, Dolisie, Owando, Djambala and Ewo. From 2014, the towns of Kindamba in Pool and Sibiti, the administrative centre of Lékoumou province, will each be equipped with an airport. Some 21.6 billion CFA

**“800,000 passengers
75,000 tons of cargo”**

francs will be devoted to the construction of the Sibiti airport. Executed by the company SGE-C Congo, the Congolese subsidiary of Sogea-Satom (Vinci group), this project focuses on, among others, the construction of a 2,050 m long and 45 m wide runway with two 7,50 m blast pads. It will be able to accommodate aircraft such as the Boeing 737. Delivery of the airport is planned for August 2014. Other projects will follow, as each province must be equipped with a modern airport.

Heliport de Kinkala
Kinkala heliport



Un deuxième terminal à Pointe-Noire Des aéroports secondaires rénovés ou construits

faire de Brazzaville un hub aéroportuaire sous régional. Pour accompagner cette politique, une nouvelle compagnie aérienne, Ecair, a été créée, avec des capitaux en majorité congolais.

«800 000 passagers
75 000 tonnes de
fret»

Avec un trafic qui est passé de 400 000 passagers en 2003 à 800 000 en 2011, l'aérogare de l'aéroport international Antonio Agostinho Neto de Pointe Noire, géré par Aerco, est devenue trop étroite. D'où la décision de faire construire un deuxième module pour faire face à l'augmentation du trafic. Ce deuxième terminal, consacré aux vols internationaux, sera constitué d'un bâtiment de trois niveaux qui disposera de deux passerelles télescopiques et divers autres équipements. Le projet inclut également la construction d'une centrale électrique, un abri à matériels de piste, une base eau avec une salle de pompe et autres aménagements. Confiés à la société China Jiangsu International Congo et financés par le gouvernement

congolais, les travaux, lancés en décembre 2011 et dont le coût s'élève à environ 35 milliards de FCFA, s'étalent sur deux ans.

Destiné à désenclaver l'arrière pays, le programme de modernisation et de construction des infrastructures aéroportuaires s'est traduit par la mise en service de cinq nouveaux aéroports secondaires, respectivement à Impfondo, Dolisie, Owando, Djambala et Ewo. À partir de 2014, ce sont les villes de Kindamba dans le Pool et de Sibiti, le chef-lieu du département de la Lékoumou, qui seront dotés, chacun, d'un aéroport. Quelque 21,6 milliards de FCFA seront consacrés aux travaux du futur aéroport de Sibiti. Exécutés par la société SGE-C Congo, filiale congolaise de Sogea-Satom (groupe Vinci), ces travaux portent entre autres sur la construction d'une piste de 2050 m de long et de 45 m de large dont deux bandes anti-souffle de sept mètres 50, pouvant accueillir des avions de type Boeing 737.

La livraison de l'aéroport est prévue pour août 2014. D'autres réalisations suivront, chaque département devant être doté d'un aéroport moderne.

LES PORTS FLUVIAUX RÉNOVATION EN COURS

Depuis 2012, le secteur fluvial bénéficie d'un programme pluriannuel de réhabilitation et de construction des ouvrages portuaires. Les premiers chantiers portent sur le renforcement et la modernisation des installations de Brazzaville et de Ouessou, deux ports formant les maillons clefs du transport fluvial du Congo, qui constitue, avec le chemin de fer, le mode de transport le plus approprié pour les marchandises lourdes.

RÉNOVATION DU PORT DE BRAZZAVILLE

Géré, depuis 2010, par l'établissement public du Port Autonome de Brazzaville et des Ports secondaires (PABPS), le port fluvial de Brazzaville est le principal poste-frontière entre la République du Congo et la RDC et le premier point de transfert multimodal pour les échanges avec la RCA et le Cameroun, placé sur le «corridor» transafricain Tripoli-Windhoek.

Très délabré, il fait l'objet d'une réhabilitation et d'une extension de ses installations (port de Yoro, gare à passagers et infrastructures portuaires du Beach).

Outre Ouessou, les autres chantiers s'attaqueront aux ports de Makoua et Etoumbi. En projet, la construction d'un port fluvial à Oyo.

Ces actions s'accompagnent du dragage de l'axe fluvial principal Congo-Oubangui de la réhabilitation des bateaux et du renforcement des capacités opérationnelles du chantier naval et transports fluviaux (CNTF). Ces entités publiques représentent à ce jour les maillons faibles de la chaîne des transports, au regard de la montée en puissance du CFCO et du PAPN.

RIVER PORTS ONGOING RENOVATION

Since 2012, the river transport sector has been under a long-term programme for the rehabilitation and construction of port facilities. The first projects focus on the strengthening and modernisation of facilities in Brazzaville and Ouessou, two ports forming key links of Congo's river transport which, together with the railway, is the most appropriate transport mode for heavy goods.

RENOVATION OF THE PORT OF BRAZZAVILLE

Managed since 2010 by the public enterprise, the Autonomous Port of Brazzaville and Secondary Ports (PABPS), the Brazzaville river port is the main border crossing between the Republic of Congo and the DRC and the first point of multimodal transport for trade with CAR and Cameroon, situated on the Tripoli-Windhoek Trans-African Highway.

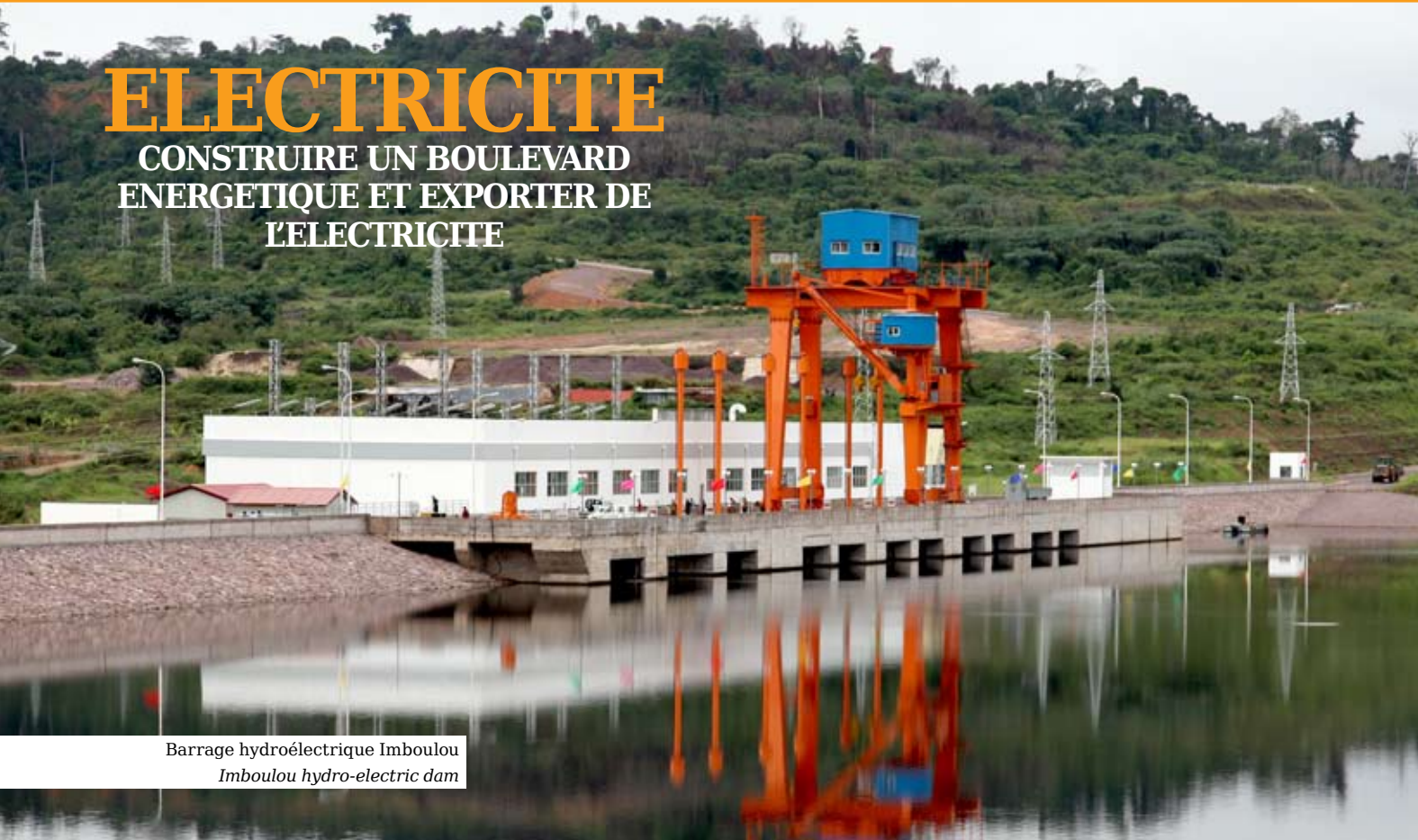
Very run down, it is undergoing rehabilitation and expansion of its facilities (port of Yoro, passenger station and Beach port infrastructure).

Other than Ouessou, the ports at Makoua and Etoumbi will also undergo transformation work. In the works is the construction of a river port in Oyo.

These actions are combined with the dredging of the main Congo-Ubangi river route, the renovation of the boat fleet and the strengthening of the operational capacity of the shipyard and river transport company CNTF. These public entities are currently the weak links in the transport chain, in terms of the rise of the CFCO railway and the Autonomous Port of Pointe-Noire.

ELECTRICITE

CONSTRUIRE UN BOULEVARD ENERGETIQUE ET EXPORTER DE L'ELECTRICITE



Barrage hydroélectrique Imboulou
Imboulou hydro-electric dam

Jusqu'en 2003, l'offre nationale en électricité était limitée à 89 MW. En 2012, elle s'affichait à 600 MW. Une formidable progression qui a été permise grâce aux investissements lourds réalisés dans la réhabilitation et la construction de centrales hydro-électriques, à gaz et thermiques. Outre l'augmentation de la production, les chantiers se sont également focalisés sur l'extension du réseau de transport de l'électricité ainsi que des réseaux de distribution.

Réhabilitation de Moukoulou

Dans le domaine de la production, le premier grand chantier de réhabilitation engagé a concerné la centrale hydroélectrique de Moukoulou, située dans le département de la Bouenza. Inaugurée en 1979, mais très endommagée en 1998 par les conflits qui ont secoué le pays, la centrale a été révisée et réhabilitée par les sociétés chinoises Zhenwei et Weitec. Redevenue opérationnelle en 2007, elle dispose d'une capacité de production de 74 MW. Elle alimente Pointe Noire ainsi que les départements du Niari et de la Bouenza. Les premières centrales construites ont été la centrale thermique de Brazzaville (CTB), de 32,5 MW, mise en service en 2007 mais à l'arrêt, la Centrale

thermique d'Oyo (4 MW) ainsi que la centrale à gaz de Djéno (50 MW), près de Pointe Noire, inaugurée en 2002 et alimentée par le gaz des champs de Kitina et de MBoundi.

120 MW à Imboulou

Deux des plus importantes centrales du pays ont été réalisées au cours des années 2000. Ce sont la centrale hydroélectrique d'Imboulou, située sur la rivière Léfini dans le Pool, et la Centrale électrique à gaz du Congo (CEC). Toutes deux forment les maillons de base du boulevard énergétique, en cours de structuration. Construite sur la rivière Léfini, à 215 km au nord de la capitale, par la China National Machinery and Equipment, pour un coût de 280 millions de dollars, et inaugurée en 2011, la centrale hydro-électrique d'Imboulou a une capacité de 120 MW. Elle dessert des villes du nord du Pool et des départements des Plateaux et de la Cuvette (Ngo, Djambala, Gamboma, Ollombo, Oyo, Boundji, Owando, Makoua, Tchikapika et Bokouélé), désormais connectées au réseau électrique national et Brazzaville.

La CEC et ses 300 MW

A Côte Matève, près de Pointe Noire, la Centrale électrique à gaz du Congo (CEC), construite suite à une convention signée entre la compagnie pétrolière Eni Congo et l'Etat congolais le 17 mai 2006 et mise en service le 31 décembre 2011, a une capacité de 300 MW. Le coût des travaux, qui ont été lancés en mai 2008, est estimé à quelque 462 millions de dollars. La production de la CEC, qui est alimentée par le gaz du champ de Mboundi, puis, ultérieurement, par deux gisements à gaz (Litchendjili et Banga) du permis Marine XII, dessert la ville de Pointe Noire. Gérée par un consortium formé d'Eni Congo (20 %) et de l'Etat congolais (80 %), la centrale constitue le pôle sud du boulevard énergétique.

Les chantiers en cours et en projet

Si ces réalisations ont permis d'augmenter sensiblement l'offre, cette dernière reste toutefois insuffisante pour satisfaire les besoins actuels et surtout futurs, le boom minier arrivant à grands pas. Pour l'accroître, plusieurs chantiers - de réhabilitation et de construction de centrales - ont donc été lancés. L'un concerne la réhabilitation et la modernisation de la centrale hydroélectrique du Djoué, à Brazzaville, inaugurée en 1954, dont les travaux doivent faire passer sa capacité de production de 15 à 30 MW. L'autre chantier porte sur la construction de la centrale hydroélectrique de Liouesso, située dans la Sangha, au sud de Ouesso. À terme, sa capacité est de 19,5 MW et sa production alimentera la zone nord du pays. L'extension des capacités de la CEC et l'édification d'une centrale solaire (3 MW) à Impfondo sont également au programme.

Des projets de construction de centrales hydroélectriques sont à l'étude : Chollet (600 MW) dans la Sangha près de la frontière avec le Cameroun, Sounda (1200 MW), dans le Kouilou et Kouembali (150 MW) dans les Plateaux. Les études de faisabilité sont en cours de réalisation. À terme, l'offre satisfera largement la demande nationale et autorisera même l'exportation d'électricité.

1588 km de réseau de transport électrique

Parallèlement aux efforts portés sur l'augmentation de la production d'électricité, des travaux de rénovation et d'extension des lignes de transport THT (très haute tension) et des postes de transformation et de dispatching qui leur sont associés ont été engagés. Ainsi, le réseau de transport d'électricité reliant la centrale de Moukoulou à Pointe Noire et à Brazzaville a été réhabilité et celui joignant la centrale d'Imboulou à Brazzaville réalisé. Trois postes de transformation ont par ailleurs été remis en service : Ngo, situé à quelque 70 kilomètres d'Imboulou, Djiri, sis à 20 km de Brazzaville et Tsiélampo, localisé à Moukondo (Brazzaville).

Le réseau national interconnecté est ainsi passé de 718 km en 1990 à 1588 km en 2012. Il s'étend de Pointe Noire à Makoua et plus de quarante localités autres que Brazzaville, Pointe-Noire, Dolisie et Nkayi y sont connectées.

L'extension du réseau se poursuit avec la construction de la ligne THT associée à la centrale de Liouesso, et des lignes, moyenne tension, entre Oyo et Mossaka, Boundji et Ewo, Mouyondzi et Sibiti ainsi que Djambala et Lékana. L'étude de faisabilité de la ligne d'interconnexion Inga-Cabinda-Pointe Noire est en cours. À terme, l'objectif est d'interconnecter l'ensemble du dispositif et de construire un véritable boulevard énergétique, reliant le sud au nord du pays, formé de plusieurs maillons, dont la CEC forme déjà le maillon sud et Imboulou, le maillon central.

Moderniser et densifier les réseaux de distribution urbains

L'autre volet de la politique énergétique porte sur la réhabilitation, la modernisation et la densification des réseaux de distribution électrique (moyenne et basse tension) des grandes villes, Brazzaville et Pointe Noire, qui date des années 1955/56. Autant dire que la tâche est immense, car es réseaux sont souvent très dégradés, une dégradation due au fait que les villes se sont fortement peuplées et étendues sur le plan spatial. Les chantiers, en cours de réalisation, y sont donc nombreux.

Until 2003, the national supply of electricity was limited to 89 MW. In 2012, it had increased to 600 MW. This tremendous progress was made possible by heavy investment in the rehabilitation and construction of hydroelectric, gas and thermal power stations. In addition to increasing production, projects have also focused on expanding the electricity transmission and distribution networks.

Rehabilitation of Moukoulou

The first major rehabilitation project undertaken concerned the Moukoulou hydroelectric power station located in Bouenza province. Officially commissioned in 1979 but badly damaged in 1998 during the conflict that rocked the country, the plant was renovated and rehabilitated by the Chinese companies Zhenwei and Weitec. It was once again operational in 2007, with a production capacity of 74 MW. It feeds Pointe Noire and the Niari and Bouenza provinces.

The first plants to be built were the Brazzaville thermal power plant (CTB) producing 32.5 MW, commissioned in 2007 but currently at a standstill, the Oyo thermal power station (4 MW) and the Djéno gas plant (50 MW) near Pointe-Noire, officially commissioned in 2002 and fuelled by the Kitina and Mboundi gas fields.

120 MW at Imboulou

Two of the largest plants in the country were built during the early years of the new millennium. These are the Imboulou hydroelectric power station on the Léfini River in Pool and the Congo Gas Power Plant (CEC). Both form basic links of the energy boulevard currently under construction.

Built on the Léfini River, 215 km north of the capital, by China National Machinery and Equipment at a cost of \$280 million, and officially commissioned in 2011, the Imboulou hydroelectric plant has a capacity of 120 MW. It serves the northern cities of Pool and the Plateaux and Cuvette provinces (Ngo, Djambala, Gamboma, Ollombo, Oyo, Boundji, Owando, Makoua, Tchikapika and Bokouélé), which are now connected to the national grid and Brazzaville.

ELECTRICITY
BUILD AN ENERGY BOULEVARD
AND EXPORT ELECTRICITY

300 MW from the CEC

At Côte Matève near Pointe-Noire, the Congo Gas Power Plant (CEC), which was built following an agreement signed between the oil company ENI Congo and the Congolese state on 17 May 2006 and commissioned on 31 December 2011, has a capacity of 300 MW. The cost of the construction work, launched in May 2008, is estimated at around \$462 million. The production of the CEC supplies the city of Pointe-Noire, and was initially fuelled by the Mboundi gas field, and then later by two other gas deposits (Litchendjili and Banga), part of the Marine XII permit. Managed by a consortium of ENI Congo (20%) and the Congolese government (80%), the plant forms the southern link of the energy boulevard.

Projects in the works

While these achievements have significantly increased supply, production is still insufficient to meet current and future needs, especially with the mining boom just around the corner. To increase production, several power plant rehabilitation and construction projects were launched. One concerns the rehabilitation and modernisation of the Djoué hydroelectric station in Brazzaville, commissioned in 1954, resulting in an expected increase in production capacity from 15 MW to 30 MW. The other is the construction of Liouesso hydroelectric station located in Sangha, south of Ouessou. Ultimately, its capacity will reach 19.5 MW and its production will supply the north of the country. There are also plans to increase the capacity of the CEC and build a solar power plant (3 MW) at Impfondo.

A number of planned hydroelectric plants are under study. These are in Chollet (600 MW) in Sangha near the border with Cameroon, Sounda (1200 MW) in Kouilou and Kouembali (150 MW) in Plateaux. Feasibility studies are in progress. Ultimately, the production capacity will largely satisfy domestic demand and even allow for the export of electricity.

1588 km of power transmission network

In parallel with these projects aimed at increasing electricity production, the renovation and extension of EHV (extra high voltage) transmission lines and their transformer and dispatch stations have been undertaken. In this way, the electricity transmission network connecting the Moukoulou plant to Pointe-Noire and Brazzaville was rehabilitated and that connecting the Imboulou plant to Brazzaville was built. Three substations were also brought back into service: Ngo, located some 70 km from Imboulou, Djiri, which is 20 km from Brazzaville and Tsiélampou in Moukondo (Brazzaville).

The interconnected national network grew from 718 km in 1990 to 1,588 km in 2012. It extends from Pointe-Noire to Makoua and over 40 locations other than Brazzaville, Pointe-Noire, Dolisie and Nkayi are connected.

Network expansion continues, with the construction of the EVT line associated with the Liouesso plant and medium voltage lines between Oyo and Mossaka, Boundji and Ewo, Mouyondzi and Sibiti and Djambala and Lékana. The feasibility study for the Inga-Cabinda-Pointe-Noire interconnection line is underway. Ultimately, the goal is to connect the entire system and build a real energy boulevard running from the south to the north of the country and consisting of several links, of which the CEC already forms the southern and Imboulou, the central link.

Modernise and densify urban distribution networks

The other aspect of energy policy focuses on the rehabilitation, modernisation and densification of electrical distribution networks (medium and low voltage) in the big cities, Brazzaville and Pointe-Noire, which date from the years 1955 to 1956. Suffice to say that this is an immense task because these networks have badly deteriorated, due to the fact that these cities are densely populated and spread out. There are thus a large number of projects underway.

MINES, CHEMIN DE FER ET PORT MINÉRALIER

De grands projets miniers sont en cours de développement dans le pays, notamment dans sa partie ouest, riche en gisements de fer : départements de la Sangha (Mont Nabemba et Mont Avima), de la Cuvette Ouest (Kéllé), du Niari (Mayoko-Moussondji et Mayoko-Lékoumou) et de la Lékoumou (Zanaga). Les premières productions de fer de Mayoko sont attendues pour 2014. Dans une première phase, elles seront évacuées vers Pointe-Noire, d'abord par la bretelle de l'ex-Comilog, de Mbinda à Dolisie, puis, par le CFCO entre Dolisie et Pointe Noire. En contrepartie, les deux sociétés qui exploitent les gisements se sont engagées à réhabiliter l'ex-Comilog et à adapter les structures ferroviaires du CFCO.

Reste qu'en vitesse de croisière, les productions de Mayoko devraient atteindre quelque 20 millions de t/an. Or, la capacité de transport du chemin de fer même réajusté et réhabilité ne pourra pas dépasser 6 millions de tonnes par an. Du coup, la construction d'un nouveau chemin de fer, qui partirait de la Sangha pour rejoindre Pointe-Noire, via Zanaga et Mayoko, est à l'étude. Cette option aurait l'avantage de relier le nord au sud du pays, d'évacuer les productions de l'ensemble des gisements et de résoudre la question de la capacité de transport du CFCO. Le bouclage du tracé et du financement de ce chemin de fer, dont la construction pourrait être à la charge des miniers et de l'État congolais, avec le concours d'un partenaire financier extérieur, est attendu pour les mois à venir. Destiné, entre autres, au stockage et à l'évacuation des ressources minérales (fer, potasse notamment), un port minéralier sera construit à la Pointe Indienne, sur un site de 670 ha, à côté de la Coraf (raffinerie de pétrole). D'ores et déjà les travaux de déblayage et de terrassement ont commencé.

MINES, RAILWAY AND ORE PORT

Major mining projects are under development in the country, especially in the western part, which has rich iron deposits: in the provinces of Sangha (Mont Nabemba and Mont Avima), Cuvette Ouest (Kelle), Niari (Mayoko- Moussondji and Mayoko-Lékoumou) and Lékoumou (Zanaga). Mayoko's first iron production is expected in 2014. In the first phase, it will be evacuated to Pointe-Noire, first via the branch line of the former Comilog railway, from Mbinda to Dolisie, then by the CFCO from Dolisie to Pointe-Noire. In return, the two companies that operate the mines have pledged to rehabilitate the former Comilog railway and adapt the CFCO rail structure.

At cruising speed, Mayoko production is expected to reach approximately 20 million tons/year. However, the railway transport capacity, even adjusted and rehabilitated, cannot exceed 6,000,000 tons/year. So, the construction of a new railway, starting at Sangha and running to Pointe-Noire via Zanaga and Mayoko, is under study. This option would have the advantage of linking the north to the south, evacuating all mining production and resolving the issue of CFCO transport capacity. Finalisation of the plans and financing of the railway, the construction of which could be funded by the mining companies and the Congolese government, with assistance from external financial partners, is expected in the coming months. Destined for, inter alia, storage and evacuation of mineral resources (iron and potassium in particular), a mineral port will be built at Pointe Indienne on a 670 ha site, next to the Coraf oil refinery. Clearing of the site and earthworks have already started.

INFRASTRUCTURES HYDRAULIQUES

de l'eau potable pour tous

Pour pallier l'énorme déficit en eau potable et faire passer le taux de couverture de 51% en 2012 à 90% en 2015, en milieu urbain et de 14 % à 75 % en milieu rural, divers chantiers ont été lancés dans les villes et les campagnes du Congo, pour augmenter l'offre d'eau potable et étendre les réseaux de transport et de distribution.

POTABLOCS ET USINES DE TRAITEMENT D'EAU

Dans la capitale, des potablocs ont été installés sur les sites de Djiri et du Djoué, où se trouvent les usines de traitement d'eau. Ces mesures d'urgence se sont accompagnées de la construction d'une deuxième unité de traitement d'eau à Djiri, d'une capacité de 5000 m3/par heure dont les travaux sont achevés. La réhabilitation de l'ancienne usine de traitement d'eau de Djiri a, pour sa part, commencé.

Pointe Noire, la ville océane, n'est pas en reste. Des unités compactes de potabilisation d'eau y ont été mises en place et l'usine de traitement d'eau potable de la Loueme y est en cours de réalisation.

La construction d'ouvrages d'accès à l'eau potable dans les chefs-lieux de districts (forages, châteaux d'eau et autres systèmes d'approvisionnement en eau potable) est en cours.

En milieu urbain, la réalisation de ces chantiers s'accompagne de travaux de modernisation et d'extension des réseaux de transport et de distribution d'eau.

En milieu rural, un projet de réalisation de 4000 forages d'eau potable dans 2000 villages dans le cadre du projet « Eau potable pour tous » a été lancé le 3 août 2013 à Kingoma, dans le département de la Bouenza.

WATER INFRASTRUCTURE

drinking water for all

To overcome the huge shortage of drinking water, the State plans to increase the 2012 supply rate of 51% to 90% in urban areas and from 14% to 75% in rural areas by 2015. Various projects have therefore been launched in Congo's cities and rural areas, to increase the supply of drinking water and expand distribution and supply networks.

POTABLOCS AND WATER TREATMENT PLANTS

In the capital, Potablocs were installed at Djiri and Djoué, where the water treatment plants are located. These emergency measures were accompanied by the construction of a second water treatment plant in Djiri, with a capacity of 5,000 m3/hour and work on this is now complete. The rehabilitation of the old Djiri water treatment plant is underway.

Pointe-Noire, the ocean city, is no exception. Compact water purification units have been put in place and the Loueme drinking water treatment plant is in progress.

In the provincial capitals and administrative centres, drinking water access points are being built. These include boreholes, water towers and other drinking water systems.

In urban areas, the implementation of these projects is accompanied by the modernisation and expansion of water transport and supply systems.

In rural areas, a project to dig 4,000 wells for drinking water in 2,000 villages within the framework of the "Drinking Water for All" project was launched on 3 August 2013 in Kingoma in Bouenza province.

TELECOMMUNICATION ET TIC

Couvrir le Congo en Infrastructures de Telecommunications

Soutenues par une Epine Dorsale à Fibre Optique

La diversification et la compétitivité de l'économie congolaise ainsi que l'amélioration des conditions de vie des populations dépendent très fortement du développement des télécommunications et de l'adoption des nouvelles technologies de l'information et de la Communication (TIC) tant dans les pratiques du secteur privé que de l'administration.

Réduire La Fracture Numérique

Pour atteindre ces objectifs, d'importants moyens financiers sont consacrés depuis plusieurs années à la construction d'infrastructures de télécommunication et à l'aménagement numérique du territoire, qui permettront de réduire la fracture numérique, grâce à l'utilisation massive des TIC par les citoyens, les administrations, les entreprises et la société civile.

Trois Grands Chantiers

La mise en place de ces équipements s'opère progressivement dans le cadre de trois grands chantiers : l'interconnexion du Congo au câble sous-marin à fibre optique du consortium West Africa Cable System (Wacs), situé le long de l'océan Atlantique, le Projet de couverture nationale en télécommunications (PCN) qui se réalise en trois étapes et consiste à mailler le pays en fibre optique, et, enfin, le projet Central Africa Backbone 2 (CAB), qui permettra d'interconnecter le Congo à ses voisins. Le projet CAB 2 vise, en effet, à déployer et à interconnecter les réseaux de câbles à fibre optique des pays d'Afrique centrale - Gabon, Cameroun, RD Congo, Congo, Tchad, République centrafricaine et RD Congo-, afin d'améliorer la connectivité au sein et entre les pays de la CEMAC, et de contribuer ainsi à l'intégration de la sous-région.

Le premier chantier est achevé depuis la réalisation de la station de Matombi, à 20 km de Pointe Noire, dans le département du Kouilou, qui a permis la connexion du pays, en mai 2012, au câble sous-marin à fibres optiques du consortium Wacs.

La Dorsale En Fibre Optique

La première phase du PCN est bien avancée. Une dorsale (backbone) aérienne, qui emprunte les lignes de transport électrique THT de la Société nationale d'Electricité (liées aux barrages de Moukoulou et d'Imboulou), avec des bretelles vers Djambala, Boundji, Mbé, Tchikapika et Bokouélé, a été déployée entre Pointe-Noire, Brazzaville et Makoua. La liaison Makoua-Ouessou se fera par fibre souterraine. Le coût de cette phase est estimé à 100 millions de dollars.

Pour renforcer et sécuriser la connexion, un câble souterrain à fibre optique sera déployé entre Pointe Noire et Ouessou. Les travaux ont débuté. Une fois la fibre souterraine achevée, le câble aérien servira de secours.

Connecter les Chefs-Lieux de Départements et de Districts

La deuxième phase du PCN consiste à connecter les chefs-lieux de départements au backbone, pour un coût évalué à 73 millions de dollars. Des points d'échange départementaux ou pop (Points Of Presence) et les boucles optiques métropolitaines de Pointe Noire, Brazzaville et Oyo ont déjà été installés. Les autres villes suivront. Evaluée à quelque 36 millions de dollars, la troisième phase vise à connecter les chefs-lieux de districts et les grands villages.

Interconnexion avec les pays voisins

Prévue dans le cadre du projet CAB, l'interconnexion du réseau congolais à ceux de ses voisins a tout juste commencé. Ainsi, la liaison par câble sous-fluvial à fibre optique entre le Congo et RD Congo a été lancée en septembre 2012 et le premier point d'échange Internet du Congo, dénommé CGIX, qui est co-financé par le gouvernement congolais et la Banque mondiale, lancé en mai 2013.

ICT: COVER CONGO WITH TELECOMMUNICATIONS INFRASTRUCTURE AND A FIBRE OPTIC BACKBONE

The diversification and competitiveness of the Congo's economy and the improvement of people's living conditions depend heavily on the development of telecommunications and the adoption and putting into practice of new information and communication technologies (ICT) by both the private sector and the government.

Bridging the digital divide

To achieve these objectives, substantial financial resources have, over the past several years, been devoted to the construction of telecommunications infrastructure and the country's digital development, which will close the digital divide through the massive use of ICT by citizens, governments, businesses and civil society.

Three major projects

The implementation of these facilities and systems is being rolled out gradually via three major projects: Congo's connection to the West Africa Cable System (WACS) submarine fibre optic cable located along the Atlantic Ocean, the National Coverage Project (NCP) which is being carried out in three phases and consists of connecting the country in fibre optics and, finally, the Central Africa Backbone 2 (CAB) project, which will interconnect the Congo to its neighbours. The CAB 2 project aims to deploy and interconnect Central African fibre optic cable networks - Gabon, Cameroon, DR Congo, Congo, Chad, and Central African Republic, to improve connectivity within and between CEMAC countries and contribute to sub-regional integration.

The first project is now complete, with the building of the Matombi cable landing station, 20 km from Pointe-Noire, in Kouilou province, which allowed for the country to be connected to the WACS consortium submarine fibre optic cable in May 2012.

The fibre optic backbone

The first phase of the NCP has reached an advanced stage. An overhead backbone, which piggybacks on the National Electricity Company's EHV electricity transmission lines (linked to the Moukoulou and Imboulou dams) with branches to Djambala, Boundji, Mbé, Tchikapika and Bokouélé, was deployed between Pointe-Noire, Brazzaville and Makoua. The Makoua-Ouessou link will be via underground cable. The cost of this phase is estimated at \$100 million. To strengthen and secure the connection, underground fibre optic cable will be deployed between Pointe-Noire and Ouessou. Work has already begun and, once the underground fibre is laid, the overhead cable will be used as a standby.

Connecting provincial and county capitals

The second phase of the NCP is to connect the provincial capitals to the backbone at an estimated cost of \$73 million. Provincial exchange points or POPs (Points of Presence) and metropolitan fibre optic loops of Pointe-Noire, Brazzaville and Oyo have already been installed. Other cities will follow. Estimated at a cost of approximately \$36 million, the third phase aims to connect the provincial and district capitals and administrative centres.

Interconnection with neighbouring countries

Provided for in the CAB project, the interconnection of the Congolese network with those of its neighbours has just begun. Thus, the laying of the under-river fibre optic cable link between Congo and DR Congo was started in September 2012 and Congo's first Internet Exchange Point, called CGIX, which is co-financed by the Congolese government and the World Bank, was launched in May 2013.

NOUVEAUX VILLAGES AGRICOLES ET ZONES ECONOMIQUES SPECIALES

des initiatives pour favoriser la diversification et l'industrialisation du Congo

Pour rendre effective sur le terrain la politique de diversification et d'industrialisation du Congo, divers programmes sont progressivement mis en place. Les uns – les nouveaux villages agricoles – visent plus particulièrement à augmenter la production vivrière et maraichère ainsi que l'offre en volailles, œufs et petit bétail, pour ravitailler les grands centres urbains. Les autres – les zones économiques spéciales – abriteront des activités de transformation et des services.

LES NOUVEAUX VILLAGES AGRICOLES

Les faits sont connus. La production agricole, halieutique et pastorale étant insuffisante pour couvrir les besoins du pays et notamment ravitailler les centres urbains, le Congo importe une partie de ses besoins alimentaires en produits frais ou transformés, pour environ 130 milliards de dollars par an. Pour augmenter la production agro-pastorale et faire émerger une agriculture moderne et productive, l'Etat a engagé, en octobre 2009, un programme baptisé « Nouveaux villages agricoles », dont l'objectif est de doter chaque département d'au moins un village agricole, offrant à ses habitants de bonnes conditions de vie et les moyens techniques modernes nécessaires à la réalisation de leurs activités.

Peuplé de plusieurs dizaines de familles, sélectionnées selon des critères précis, chaque village est spécialisé dans des activités pour lesquelles il dispose des meilleures potentialités. Trois nouveaux villages – Nkouo, Odziba et Imvuba – ont ainsi été implantés au nord de Brazzaville dans le département du Pool. Un autre devrait être prochainement établi près de Pointe Noire.

Les Zones économiques spéciales (ZES) : des tremplins pour la diversification et l'industrialisation de l'économie congolaise. Le développement des zones économiques spéciales (ZES) vise à créer les conditions de diversification et d'industrialisation de l'économie nationale pour mieux aborder les enjeux de la mondialisation et l'après pétrole. Utilisées comme un outil d'aménagement industriel afin de soutenir la diversification et l'industrialisation de l'économie congolaise, les ZES seront des tremplins pour conquérir les marchés extérieurs, notamment sous-régionaux.

QUATRE ZES

Quatre ZES seront implantées respectivement à Pointe-Noire, Brazzaville, Ollombo/Oyo et Ouessou/Pokola. Spécialisées dans les exportations, elles bénéficieront de régimes - juridique, douanier et fiscal - particuliers, pour les rendre attractives aux investisseurs.

Bien que dédiées à l'exportation, les ZES abriteront des activités de transformation des ressources naturelles du pays. Elles accueilleront des industries lourdes et légères ainsi que des services et seront ouvertes tant aux grandes sociétés étrangères qu'aux PME/PMI locales. Loin d'être circonscrites aux seuls espaces qui leur seront consacrés, les ZES pourront avoir un rayonnement plus large et intégrer des infrastructures existantes. Ainsi celle de Brazzaville devrait englober la zone industrielle de Maloukou Tréchet, en cours de réalisation près de la capitale congolaise et des activités liées à la ZES de Pointe Noire pourraient également être développées à Dolisie, considérée comme une banlieue de la cité océane.



Amphithéâtre de l'université Marien Ngouabi
The Marien Ngouabi University amphitheatre

SPÉCIALISÉES CHACUNE DANS DES ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES

Chaque ZES aura une vocation spécifique, liée aux ressources environnantes disponibles pour lesquelles la région a un avantage comparatif. La ZES de Pointe Noire abritera un complexe minier, sidérurgique et pétrochimique, des activités touristiques et un port minéralier. Celle d'Ollombo/Oyo sera tournée vers l'économie verte avec des unités de transformation des produits agro-pastoraux. Ouessou comprendra des activités agro-industrielles et minières et Brazzaville accueillera des services financiers et de logistique ainsi que des unités de transformation des produits agricoles et de fabrication de produits manufacturés.

Les études de faisabilité des ZES ont débuté fin 2011. Celle d'Ollombo/Oyo est achevée et celle de Pointe Noire en voie de finalisation. Les travaux commenceront dans les mois à venir.

NEW AGRICULTURAL VILLAGES AND SPECIAL ECONOMIC ZONES

initiatives to promote diversification and industrialisation

To make Congo's policy of diversification and industrialisation effective on the ground, various programmes are being gradually introduced. Some – new agricultural villages – are designed specifically to increase food and vegetable production and the supply of poultry, eggs and small livestock to large urban centres. Others – special economic zones – will host processing and manufacturing activities and services.

NEW AGRICULTURAL VILLAGES

It's fact. With Congo's agriculture, fisheries and livestock producing insufficient levels to cover its needs and, in particular, supply urban centres, the country has to import some of its fresh and processed food requirements, at a cost of approximately \$130 billion per year. To increase agro-pastoral production and kick start the emergence of a modern and productive agricultural sector, the government undertook a new programme in October 2009 called «New agricultural villages». The goal is to provide each province with at least one agricultural village, thereby offering its inhabitants a good livelihood and the modern technical means essential to optimising their activities.

Populated by dozens of families, selected according to specific criteria, each village specialises in agricultural activities to which it is best suited in terms of potential. Three new villages – Nkouo, Odziba and Imvouba – have been established north of Brazzaville in Pool province. Another will soon be established near Pointe-Noire.

SPECIAL ECONOMIC ZONES (SEZS) SPRINGBOARDS FOR DIVERSIFICATION AND INDUSTRIALISATION

The development of special economic zones (SEZs) aims to create better conditions for the diversification and industrialisation of the national economy and thereby better address the challenges of globalisation and the post-oil era. Used as an industrial development tool to support the diversification and industrialisation of the Congolese economy, the SEZs will be a springboard for conquering foreign markets, especially in the sub-region.

ZONING IN ON EXPORTS

There are four SEZs located in Pointe-Noire, Brazzaville, Ollombo/Oyo and Ouessou/Pokola respectively. Focusing on exports, they benefit from special schemes – legal, customs and taxation – to make them attractive to investors.

Although dedicated to exports, the SEZs will house the processing activities for the country's natural resources. They welcome heavy and light industry and services and will be open to both large foreign companies and local SMEs/SMIs. Far from being confined to allocated areas, each SEZ will have a wider reach and integrate existing infrastructure. For example, Brazzaville will incorporate the Maloukou Tréchet industrial zone, currently under construction near the Congolese capital, while the activities related to the Pointe-Noire SEZ could also be developed at Dolisie, which is considered a suburb of the seaport city.

RESOURCE-LINKED ACTIVITIES

Each SEZ will be destined for specific activities, linked to available resources in the surrounding areas and giving the region a comparative advantage. The Pointe-Noire SEZ will host a mining, steelworks and petrochemical complex, tourism activities and an ore port. The SEZ in Ollombo/Oyo will be orientated towards the green economy processing plants for agro-pastoral products. Ouessou will accommodate agro-industrial and mining activities while Brazzaville will host financial services and logistics as well as agricultural processing plants and manufacturing units.

The SEZ feasibility studies began in late 2011 with the one for Ollombo/Oyo already completed and that of Pointe-Noire in the finalisation stage. Work will begin in the coming months.



MUNICIPALISATION accéléré

Hôpital Mère et Enfants Blanche Gomez
Blanche Gomez Mother and Child Hospital

LA LÉKOUMOU ASSUME LE TOUR EN 2014

Situé au sud-ouest de la République du Congo, le département de la Lékoumou abritera les festivités du 54ème anniversaire de l'indépendance du Congo, couplée à la 9ème édition de la municipalisation accélérée en 2014. Avec 25.000 habitants répartis dans 7 quartiers, les populations de la Communauté Urbaine de Sibiti s'interrogent déjà de ce que va être la municipalisation accélérée dans leur département.

Pour sortir ce département longtemps coupé des autres, du fait de son enclavement de son état actuel, plusieurs projets sont retenus.

Le Ministre à la présidence de la république, chargé de l'Aménagement du Territoire et de la Délégation Générale aux Grands Travaux, en sa qualité de maître d'ouvrage délégué de l'Etat, conduit plusieurs projets, dont certains sont liés à la célébration de la fête nationale et d'autres à la municipalisation dite.

Il s'agit entre autres, des projets de construction

du Palais présidentiel, de l'aéroport et de ses voies d'accès sur 850m, avec une piste d'atterrissage de 2 050 X 30m, deux bandes anti souffle de 7,5m, du boulevard sur lequel se déroulera le grand défilé militaire et civile, sur mesure 529m de long.

Les voiries urbaines de Sibiti, (25km) confiées à la société Chinoise China Road Bridge Corporation serpentent plusieurs points clés de la ville.

Il s'agit de plusieurs, parmi lesquelles :

- L'avenue Bricia 664m
- Avenue Colonel 250m
- Avenue de la radio 842m
- Avenue des grumiers 2571m
- Avenue Ngouara 672m
- Avenue Marien Ngouabi 1281m
- Boucle Indo et bretelles 3012m
- Boucle Boumandzi et bretelles 2133m
- Route de la corniche et bretelles 1869 m
- La route de la douane 500m
- La route de la mosquée 900 m
- La route de l'Etat Major 506m

- La route du marché 444m

Les travaux de construction du stade omnisport de Sibiti ont démarrés, et évolue normalement.

La route Sibiti-Mapati-IBE (56 km) exécutée par l'entreprise ESCOM, ont atteint 80% de réalisation.

Ces ouvrages dont les travaux ont déjà commencés, seront livrés avant le 15 août 2014.

Quant à la route Loudima-Sibiti en réhabilitation, permettra aux participants à la fête d'accéder à Sibiti et ses environs, sans difficultés.

Comme pour les autres départements ayant connu la municipalisation accélérée, les originaires du département de la Lékoumou qui entendent mettre la main à la pâte, pour que leur terroir s'arrime à la modernité, apprécient bien l'action du Chef de l'Etat Denis SASSOU N'GUESSO.

accelerated MUNICIPALISATION

DESTINATION LÉKOUMOU IN 2014

Lékoumou County, located in the southwest of the Republic of Congo, will host the celebrations for the 54th anniversary of Congo's independence, along with the 9th edition of accelerated municipalisation in 2014. With 25,000 inhabitants spread over seven districts, the people of Sibiti's urban areas are looking forward to what accelerated municipalisation will bring to their county.

To open up this area, so long isolated from the rest of the country because of its current landlocked state, several projects have been selected.

The Minister at the Presidency for Spatial Planning and Delegate General for Major Public Works, in his capacity as the representative State contracting authority, is running several projects, some of which are related to National Day celebrations and others to the municipalisation operations.

These include, among others, the construction of the Presidential Palace, the airport and 850 metres of access roads, a runway measuring 2,050 x 30 m, two 7.5 m anti-blast strips and the boulevard along which the big military and civilian parade will take place, measuring 529 m in length.

The urban roads in Sibiti (25 km), which are being built by the Chinese company China Road Bridge Corporation, meander around several key points of the city.

These are:

- Avenue Bricia 664 m
- Avenue Colonel 250 m
- Avenue de la Radio 842 m
- Avenue des Grumiers 2,571 m
- Avenue Ngouara 672 m
- Avenue Marien Ngouabi 1,281 m
- Indo interchange and slip roads 3,012 m
- Boumandzi interchange and slip roads 2,133 m
- Route de la Corniche and slip roads 1,869 m
- Route de la Douane 500 m
- Route de la Mosquée 900 m
- Route de l'État-major 506 m
- Route du Marché 444 m

Construction work on the Sibiti Sports Stadium has started and is progressing normally while the Sibiti-Mapati-IBE road (56 km), being built by ESCOM, is 80% complete. These projects, on which work has already begun, will be delivered before 15 August 2014.

The rehabilitation of the Loudima-Sibiti road will allow participants in the festivities to easily access Sibiti and its surroundings.

As with other counties that have undergone accelerated municipalisation, Lékoumou County locals, who intend to get involved and lend a hand so that their towns and country are modernised, are appreciative of President Denis Sassou Nguesso's actions.

L'INTERVIEW

Jean-Jacques
BOUYA

INTERVIEW

À l'occasion de la tenue, à Brazzaville, du Build Africa Forum, Jean-Jacques Bouya, Ministre à la Présidence de la République, chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, nous a accordé une interview exclusive. Dans cet entretien, il nous livre ce qu'il attend de ce Forum, notamment en termes de retombées pour le Congo et pour le Continent.

1. Que visez-vous à travers l'organisation de Build Africa Forum, en termes de retombées ? Quel type de message comptez-vous faire passer aux milieux d'affaires ?

Le forum Build Africa est une initiative personnelle du Chef de l'Etat Congolais SEM Denis Sassou N'Guesso. Pour avoir été président en exercice de l'OUA, de l'Union Africaine, de la CEEAC, de la CEMAC et fort de son expérience de gestionnaire des affaires publiques panafricaines, il a constaté que le frein au développement de l'Afrique résidait dans son manque d'infrastructures.

Cette conviction a été fortement accrue lorsque le président a été, désigné par ses pairs, au côté du président sud Africain Jacob Zouma comme membre du comité infrastructure du NEPAD.

L'annonce faite, le 27 mars 2013, à Durban en Afrique du Sud, de l'organisation d'un forum sur les infrastruc-

tures à Brazzaville obéissait à ce triste constat d'insuffisance en infrastructures.

Réceptacle du continent par sa position géographique, centre de l'Afrique, carrefour géostratégique de tous les transports, le Congo est le lieu idéal pour abriter ce forum sur les infrastructures.

Les échanges qui découleront du forum Build, devront, non-pas développer des thématiques comme il est souvent coutume, mais de mettre en contact des partenaires sur des projets qui aboutiraient à des accords concrets. C'est en tout cas, toute l'originalité que nous voulons de ce forum.

2. Quels sont les secteurs économiques prioritaires : agriculture, mines...? Pourriez-vous nous en parler concrètement ?

En matière d'infrastructures et surtout dans un pays en développement, les priorités existent dans tous les domaines.

C'est pour cette raison que le président de la République a estimé qu'il devenait urgent pour le cas du Congo, de mailler l'ensemble du territoire en infrastructures, afin de sortir le pays de la précarité infrastructurelle dans laquelle il se trouvait. A titre d'exemple, durant les dix dernières années, beaucoup d'efforts ont été consentis pour viabiliser l'ensemble du pays en infrastructures de base, tant pour le transit que pour le désenclavement, conformément à l'engagement n°4 de la Nouvelle espérance, (projet de gouvernement 2002-2009) et repris aujourd'hui par la modernisation du pays dans le Chemin d'avenir (projet de gouvernement 2009-2016).

Le concept de municipalisation accélérée lancé par le Chef de l'Etat en 2004 et qui en est à sa 9ème édition en 2014, a été un grand catalyseur de rééquilibrage territorial, en ce qu'il a permis aux départements de s'équiper de façon égalitaire et rotative, en infrastructures essentielles à son développement.

3. Quels sont les outils mis en place pour financer ces grands projets ? Et de quelle expertise bénéficiez-vous ?

En ces temps de mondialisation, un pays qui veut se mettre aux diapasons des évolutions, ne peut se développer en vase clos. En matière de financement de ses projets, le Congo compte avant tout, sur les budgets d'investissements. Ces ressources propres sont complétés par les facilités mises en place avec des partenaires de bilatéraux, qu'ils soient occidentaux, asiatiques que latino-américains et africains ou multilatéraux.

C'est cela, le génie congolais qui nous a permis de mettre ensemble, dans une même dynamique, souvent dans un même chantier, des expertises multiples et variées. Cette stratégie a généré des espoirs à travers des partenariats public-privés (PPP), des Joint-ventures et d'autres formes de coopérations.

Les expériences de construction et/ou de gestion du barrage d'Imboulou, de l'aéroport Maya-Maya, du port autonome de Pointe Noire qui ont regroupé des expertises issues d'horizons diverses nous confortent dans cette vision intégrée du développement.

4. Le président de la Banque africaine de développe-

ment (BAD), Donald Kaberuka, insiste sur l'importance d'être plus innovant en matière de financement de grands projets d'infrastructure. Il propose même d'utiliser 5% des réserves des banques centrales pour investir dans de grands projets via des instruments que la BAD pourrait superviser. Qu'en pensez-vous ?

Effectivement, il s'agit là d'une approche novatrice que le Congo approuve entièrement. D'ailleurs la BAD est un partenaire privilégié de notre pays. Je peux même vous dire que nous sommes déjà entrain de mettre en œuvre cette approche, depuis quelques années. Les financements innovants ce sont aussi ces types de financement dont je faisais allusion à votre question précédente.

Dans cette optique, le Congo est accompagné par la BAD dans quelques projets majeurs dont certains sont déjà dans la phase de mise en œuvre. Il s'agit des infrastructures à vocation sous-régionale telle que la route Ketta-Djoum (ouverture vers le Cameroun), la route Dolisie-Ndendé (ouverture sur le Gabon), la route Dolisie-Londelakaye (ouverture sur l'Angola), le pont route-rail sur le fleuve Congo (ouverture sur la RDC), le corridor 13 Ouessou Bomassa-Moundou (ouverture vers la RCA et la Tchad), etc.

Il n'en demeure pas moins vrai que notre pays entretient des rapports de coopération privilégiées avec la Bad pour la conception et la mise en œuvre d'autres projets de type novateur, dans l'esprit que vous évoquez.

5. En matière de grands travaux, la Chine est en pointe dans de nombreux grands travaux (infrastructures routières, chemin de fer... Comment jugez cet intérêt et cet engagement pour le pays ?

A mon humble avis, on ne devrait pas apprécier la présence chinoise au Congo ou en Afrique de façon hâtive.

Il faut remonter dans l'histoire. Car, pour nous, la Chine n'est pas un nouveau partenaire. En 2014, nos pays vont célébrer le 50ème anniversaire de

l'établissement relations diplomatiques. En cinquante ans, nos deux peuples ont eu le temps de mieux s'observer, mieux se comprendre et mieux se faire confiance.

L'histoire des grands chantiers entre le Congo et la Chine est riche et remonte de bien longtemps. Des réalisations telles que le Palais des congrès de Brazzaville (1984), le barrage de Moukoulou (1979), l'hôpital 31 juillet d'Owando (1975), le chantier de construction naval (1970), l'usine textile de Kinoundi (1968), le stade Massamba Débat qui abrita les premiers jeux africains (1965), etc. sont autant de preuves d'une amitié sincère et durable entre la Chine et le Congo.

Quant à la prétendue "prédominance" chinoise dans les grands chantiers dont vous faites allusion, je crois que votre appréciation n'est qu'une thèse, pour deux raisons. D'abord, jusqu'à ce jour, ce sont les pays occidentaux qui restent de loin et à des forts pourcentages, les premiers partenaires économiques du Congo, la Chine ne venant qu'en arrière plan.

En suite, je crois que votre constat est basé sur les apparences. Car, entre un partenaire qui intervient sur la principale ressource nationale et un autre qui travaille sur quelques projets, il vaut mieux analyser avant de porter une analyse de fonds.

L'avantage comparatif de la Chine c'est qu'elle a, en commun avec nos pays, un passé identique. Ce qui lui confère une facilité dans les interventions, en plus de ce qu'elle apporte des facilités financières.

Comme vous le savez, ce type de partenariat, qui génère des taux préférentiels, avec des remboursements à long terme, est de plus en plus encouragé par les bailleurs de fonds, surtout pour nos pays post conflit, qui viennent de bénéficier des allègements des dettes des institutions de Brettons Woods.

6. Quelle est la place de l'intégration régionale dans vos choix ? Et comment se fait la concertation avec vos voisins ?

Le Programme national de développement (2012-2016) en exécution dans notre pays intègre, la stratégie globale de développement de la sous-région Afrique Centrale. Tout se déroule en étroite collaboration avec les autres pays dans le cadre de la CEEAC et la CEMAC. Des stratégies thématiques telles que le Pool énergétique d'Afrique centrale (PEAC), la Commission des forêts d'Afrique centrale, le Plan directeur consensuel des transports d'Afrique centrale (PDCTAC), le schéma d'aménagement sous-régional de la CEMAC, sont mises en œuvre à cet effet.

Ceci est essentiel pour un pays à vocation de transit qui tient à fluidifier ses relations économiques et commerciales avec ses voisins.

7. Comment comptez-vous attirer le secteur privé pour financer et participer à ces projets d'infrastructure ? Certains investisseurs se plaignent de ne pas être suffisamment informés ou associés à cette politique ?

Le Congo est un pays suffisamment ouvert sur le monde. Nous avons un code d'investissement avangardiste qui permet à tous les opérateurs de s'accommoder. Notre code de marché public mis en place avec l'appui des partenaires au développement, notamment la Banque mondiale, donne l'égalité de chances à tous.

Nous procédons à des appels à candidatures par voie réglementaire, sous couverture médiatique. Les ouvertures des offres sont publiques et le marché est octroyé à l'entreprise dont l'offre est jugée techniquement et économiquement la mieux disante. C'est d'ailleurs une règle essentielle de la passation des marchés publics. Sur cette matière, nous sommes passés de 100% de marchés du gré à gré à plus de 90% par appelle d'offre concurrentiel.

Nous accompagnons régulièrement nos partenaires économiques, quels qu'ils soient, dans la préparation des dossiers d'appels d'offres à travers les ateliers et séminaires de vulgarisation, pour susciter l'égalité des chances.

1. What are you aiming for, by hosting the Build Africa Forum, in terms of benefits? What type of message are you hoping to send to the business community?

The Build Africa Forum is a personal initiative of the Congolese Head of State, Denis Sassou Nguesso. Having been chairman of the OAU, the African Union, ECCAS, and CEMAC and with his wealth of experience managing pan-African affairs, he realised that what was putting the brake on Africa's development was the lack of infrastructure.

This conviction was reinforced when he was appointed by his peers, alongside South Africa's President Jacob Zuma, to the NEPAD Infrastructure Committee.

The announcement made on 27 March 2013 in Durban, South Africa, about the Brazzaville forum on infrastructure was a response to this infrastructure deficit.

As the repository of the continent due to its geographical position in the centre of Africa, and as a geostrategic crossroads for all transport, Congo is the ideal place to host this infrastructure forum.

Exchanges that come out of the Build Africa Forum should not merely develop themes as is often the case, but should connect partners on projects that lead to concrete agreements. This is the originality that we seek from this forum.

2. What are the priority economic sectors? Agriculture, mining...? Could you tell us exactly?

In infrastructure, and especially in a developing country, priorities exist in all areas. It is for this reason that the President felt it was urgent to correct the paucity of infrastructure and for Congo to infrastructure across the entire territory. For example, during the last ten years, many efforts have been made to service the entire country with basic infrastructure, both to improve ease of transit and relieve landlocked areas, in accordance with commitment No. 4 of the "New Hope" plan (2002-2009 government project) and now taken over by the modernisation of the country in the "Future Path" plan (2009-2016 government project).

The concept of accelerated municipalisation, launched by the Head of State in 2004 and now in its ninth edition in 2014, was a great catalyst for territorial rebalancing in

that it has allowed counties to equip themselves, in an egalitarian and rotated way, with infrastructure essential to its development.

3. What are the finance mechanisms for these major projects? And what expertise do you rely on?

In these times of globalisation, a country that wants to be in tune with the changes cannot develop in isolation. In terms of project funding, Congo relies primarily on investment budgets. These State resources are complemented by facilities put in place with bilateral and multilateral partners, whether Western, Asian, Latin American or African.

This is the Congolese genius that has allowed us to bring together, in a single dynamic, often on the same project, multiple and varied expertise. This strategy has generated hope through public-private partnerships (PPP), joint ventures and other forms of cooperation.

Our experience in the construction and/or management of projects like the Imboulou Dam, the Maya-Maya Airport, and the Port of Pointe Noire, which brought together expertise from many different sources, supports us in this integrated vision of development.

4. The President of the African Development Bank (AfDB), Donald Kaberuka, emphasised the importance of being more innovative in financing major infrastructure projects. He even suggests using 5% of central bank reserves to invest in large projects through mechanisms that the AfDB could oversee. What do you think?

Indeed, this is an innovative approach that Congo fully supports. Moreover, the AfDB is one of our partners. I can even tell you that we have already begun implementing this approach in recent years. The types of financing that I referred to in your previous question are also innovative options.

In this context, the Congo is accompanied by the AfDB in certain major projects, some of which are already in the implementation phase. These concern sub-regional infrastructure such as the Ketta-Djoum road (linking to Cameroon), the Dolisie-Ndendé road (linking to Ga-

bon), the Dolisie-Londelakaye road (linking to Angola), the road-rail bridge on the Congo River (leading to DRC), and the Ouesso-Bomassa-Moundou transit corridor 13 (linking to CAR and Chad), etc.

It remains true that our country maintains preferred cooperative relationships with the AfDB for the design and implementation of other innovative projects, in the spirit of those mentioned.

5. In terms of major projects, China is at the forefront of many great works such as roads and railways. What does this interest and commitment to the country mean?

In my humble opinion, we should not rush into judging the Chinese presence in Congo or in Africa.

We must go back in time. For us, China is not a new partner. In 2014, our country will celebrate the 50th anniversary of establishing diplomatic relations. Over the past 50 years, our two peoples have had time to better observe each other, better understand and trust each other.

The history of major projects between Congo and China is rich and dates back a long time. Achievements such as the Brazzaville Palais des Congrès (1984), the Moukoulou Dam (1979), the 31 Juillet Hospital in Owando (1975), construction of the shipyard (1970), the Kinsoundi textile factory (1968) and the Massamba Débat stadium which hosted the first All Africa Games (1965), etc. are evidence of a sincere and lasting friendship between China and Congo.

As to the alleged Chinese "predominance" in major projects to which you refer, I think your assessment is just a theory, for two reasons. First, to date, Western countries remain by far the main economic partner of Congo, with China very much in the background.

Next, I think your statement is based on appearances. For, between a partner who works on the country's main resource and another that works on a few projects, it would be better to get an indepth analysis before reaching a conclusion.

The comparative advantage of China is that it has a similar history to that of our country. Which gives it an

ease of understanding, in addition to the financial facilities it provides.

As you know, this type of partnership that generates preferential rates with long repayment terms is increasingly encouraged by donors, especially for our post-conflict countries, who have recently benefited from Bretton Woods institution debt relief.

6. How does regional integration fit into your choices? And how do you carry out consultation with your neighbours?

The National Development Plan (2012-2016) being implemented in our country includes the overall development strategy of the sub-region of Central Africa. Everything happens in close collaboration with other countries in the framework of ECCAS and CEMAC. Thematic strategies such as the Central African Power Pool (CAPP), the Central Africa Forests Commission, and the Central African Consensual Transport Master Plan (PDCTAC), the CEMAC sub-regional planning scheme, have been implemented for this purpose.

This is essential for a transit country that wants to streamline its economic and trade relations with its neighbours.

7. How do you intend to attract the private sector to finance and participate in infrastructure projects? Some investors complain that they are not informed about or associated with this policy?

Congo is a country sufficiently open to the world. We have an avant-garde investment code that accommodates all operators. Our procurement code, implemented with the support of development partners, including the World Bank, provides equal opportunities for all.

We conduct regulated calls for tender published in the media. The opening of bids is held in public and the contract is granted to the firm whose offer is considered technically and economically the best bid. This is, incidentally, a basic rule of public procurement. On this matter, we went from 100% OTC contracts to more than 90% by call for tender.

We regularly work with our economic partners, whoever they are, in the preparation of tender dossiers through workshops and seminars to create equal opportunities.

Un défi à relever Les Jeux Africains

2015 ALL-AFRICA GAMES BRAZZAVILLE'S NEW CHALLENGE

Le sport passe avant tout par les infrastructures. Et voici Brazzaville en plein chantier(s), pour accueillir dignement les onzièmes Jeux Africains, prévus en juillet 2015. L'enjeu est de taille car c'est la capitale politique du Congo qui avait abrité la première édition de ces « Jeux olympiques africains » (qui se tiennent tous les 4 ans), en 1965. Quelle consécration que d'accueillir le cinquantenaire des jeux africains.

« Nous donnons la possibilité à l'Union africaine de faire que toute l'Afrique se retrouve au Congo et, en contre-partie, nous avons pris l'engagement de créer toutes les facilités nécessaires liées à la préparation des Jeux africains, notamment les infrastructures », assurait en novembre dernier, Léon Alfred Opimbat, le ministre des Sports et de l'éducation physique. Dont acte.

Ce complexe comportera un stade de football (5 niveaux) de 60.055 places avec tribunes couvertes (spectateurs, VIP, présidentielle, etc.), une piste d'athlétisme de 400m et 8 couloirs, des

aires de lancer de poids, javelot, disque, saut à la perche, en longueur et triple, une rivière steeple et d'autres commodités.

Il disposera également d'un palais des sports d'une capacité de 10.140 places avec tribunes spectateurs VIP et présidentielle, terrains de basket, volley-ball, tennis et d'autres aires, un centre nautique de 2000 places avec tribune (spectateurs, présidentielle et VIP), une piscine olympique ; un hôtel 5 étoiles de 200 chambres ; un centre des expositions, un village olympique, un centre administratif et des médias, un café-restaurant, mais aussi un complexe hôtelier de luxe, un hélicoptère, un centre médico-social, des espaces de commerces...

Démarrés en mars 2013, les travaux de ce gigantesque chantier prendront fin en 2015, a affirmé Jean François Louis, responsable de la société SOCOTEC en charge du contrôle de l'ouvrage.

La Cité, c'est 280 hectares de terrain, 28 mois de

**LA CITÉ, C'EST 280 HECTARES DE TERRAIN,
28 MOIS DE TRAVAUX ET UN BUDGET ESTIMÉ
PLUS DE 250 MILLIARDS DE FCFA.**

Brazzaville s'est lancé dans un vaste programme de construction et de rénovation de ses infrastructures, pour accueillir les Jeux africains de 2015.

travaux et un budget estimé plus de 250 milliards de FCFA. C'est à la société chinoise China State Construction Engineering Corporation (CSCEC), sous le contrôle de SOCOTEC, une ingénierie française qui sont adjudicataires de l'ensemble du chantier.

«L'objectif de ce vaste chantier est d'abriter un événement, les onzièmes jeux africains pour lesquels on ne peut pas repousser les dates. Les délais seront tenus. Il faut dire que le travail est important. Ceci fait partie des grands ouvrages que nous avons à réaliser dans le pays, peut-être même le plus grand en termes d'équipements. Parce que c'est un ouvrage qui se réalise avec plusieurs compartiments. C'est l'un des plus importants complexes sportifs du continent», a déclaré Jean Jacques BOUYA, au terme de la visite, le 24 décembre 2014.

Fin d'année 2013, le ministre ses experts affichaient plus de 30% de taux de réalisation et promettaient une livraison pour mars 2015. «Le gouvernement prend vraiment les choses à bras le corps. Cela nous confirme que le choix du Congo a été judicieux», déclarait fin 2013 Sonstone Y Kashiba, Secrétaire général du Conseil supérieur du sport en Afrique (CSSA).

Mais ce n'est pas tout : il va falloir aussi travailler sur les différents accès à cette Cité. Plusieurs

solutions devraient sortir des tiroirs de la délégation générale aux grands travaux (DGGT). En plus d'une voie rapide en bordure du Fleuve Congo, avec deux échangeurs à Kéba na virage (Talangai), en complément de la deuxième sortie nord, une bretelle reliera le quartier de Massengo à Kintélé en surplombant la colline du Domaine, devrait être réalisée. Les études terminées, ces chantiers sortiront bientôt de terre.

L'autre grand chantier, c'est la rénovation des infrastructures existantes : le Gymnase de Ouenzé, le Stade d'Ornano, le Hall des sapeurs-pompiers, le Centre sportif et universitaire de Makélékélé, les stades Marchand, Mbongui et Eboué... et bien sûr le complexe sportif Massemba-Débat (le stade de foot, l'annexe et la piscine olympique), qui avait accueilli les Jeux en 1965. Les entreprises locales, comme Sol-Mur de Denise Lunkunku, sont de la partie. Le mythique Stade Massemba-Débat a réouvert en 2002 après 6 ans de travaux de rénovation (déjà fruit de la coopération sino-congolaise). Il peut accueillir 20 000 personnes et possède des installations omnisports pourvu que ces équipements et une sonorisation soient renforcés. C'est le dernier volet des infrastructures des futurs Jeux : celles des télécommunications et des moyens audiovisuels pour la retransmission radio et télévisée des compétitions.

Brazzaville is gearing up for the return of the All-Africa Games in 2015, with an extensive programme of construction and renovation of its facilities.

Sport requires, above all, infrastructure. And here's Brazzaville, fully under construction, in order to fittingly host the eleventh All-Africa Games, scheduled for July 2015. The stakes are high because it is Brazzaville, the political capital of Congo, that hosted the first-ever edition of the "African Olympics" (held every 4 years) in 1965. What an honour it is to host the 50th anniversary of the All-African Games.

"We have enabled the African Union to ensure that the whole of Africa will gather in Congo and, in return, we are committed to creating all the necessary facilities for hosting the All-African Games, including infrastructure," said Minister of Sport and Physical Education Leon Alfred Opimbat, in November last year. Duly noted.

The complex will include a 60,055-capacity football stadium (5 levels) with covered stands (spectator, VIP, Presidential, etc.), a 400 m 8-lane athletics track, designated areas for shot-put, javelin- and discus-throwing, pole vaulting, long and triple jump, a steeplechase track and other amenities. It will also have another complex featuring a 10,140-seat sports stadium with presidential, VIP and spectator grandstands, basketball-, volleyball-, and tennis courts, other specialised sports areas, a 2,000-seat aquatic centre with a spectator and VIP grandstand and Olympic-size pool, 5-star 200-room hotel, exhibition hall, Olympic village, administrative and media centre, coffee shop, as well as a luxury resort, heliport, medico-social centre and shopping mall. Construction work on this gigantic project started in March 2013, and is scheduled to end in 2015, as confirmed by Jean-François Louis, head SOCOTEC, the company responsible for monitoring the work.

The All-Africa Games Campus involves 280 hectares of land, 28 months of construction work and an estimated budget of over 250 billion CFA francs. The entire project is being executed by China State Construction Engineering Corporation (CSCEC), under the supervision of SOCOTEC, a French engineering firm.

"The objective of this vast project is to host an event, the eleventh All-Africa Games, for which the dates are non-negotiable. Deadlines will be met. There is no doubt that the

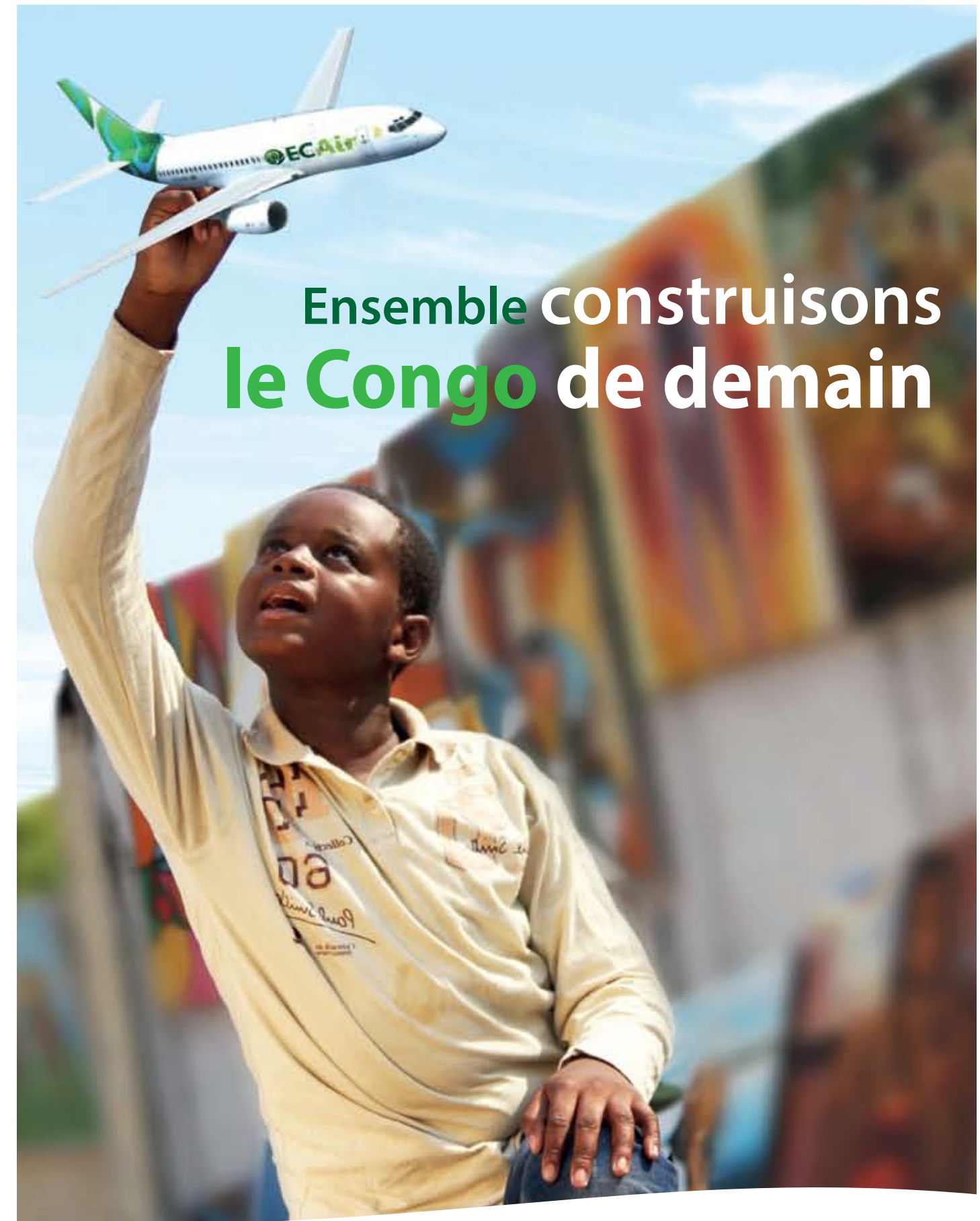
project is huge. This is one of the major works that the country has to achieve, perhaps the largest ever in terms of infrastructure and equipment. It is a project comprising several phases and compartments. This is one of the largest sporting complexes on the continent," said Minister Jean-Jacques Bouya at the end of his 24 December 2013 site visit.

At the end of 2013, the Minister and his experts showed more than 30% completion rate and confirmed delivery in March 2015. "The government really takes things head on. This confirms that Congo was a wise choice for the games," said Sonstone Y Kashiba, Secretary General of the Supreme Council for Sport in Africa (SCSA).

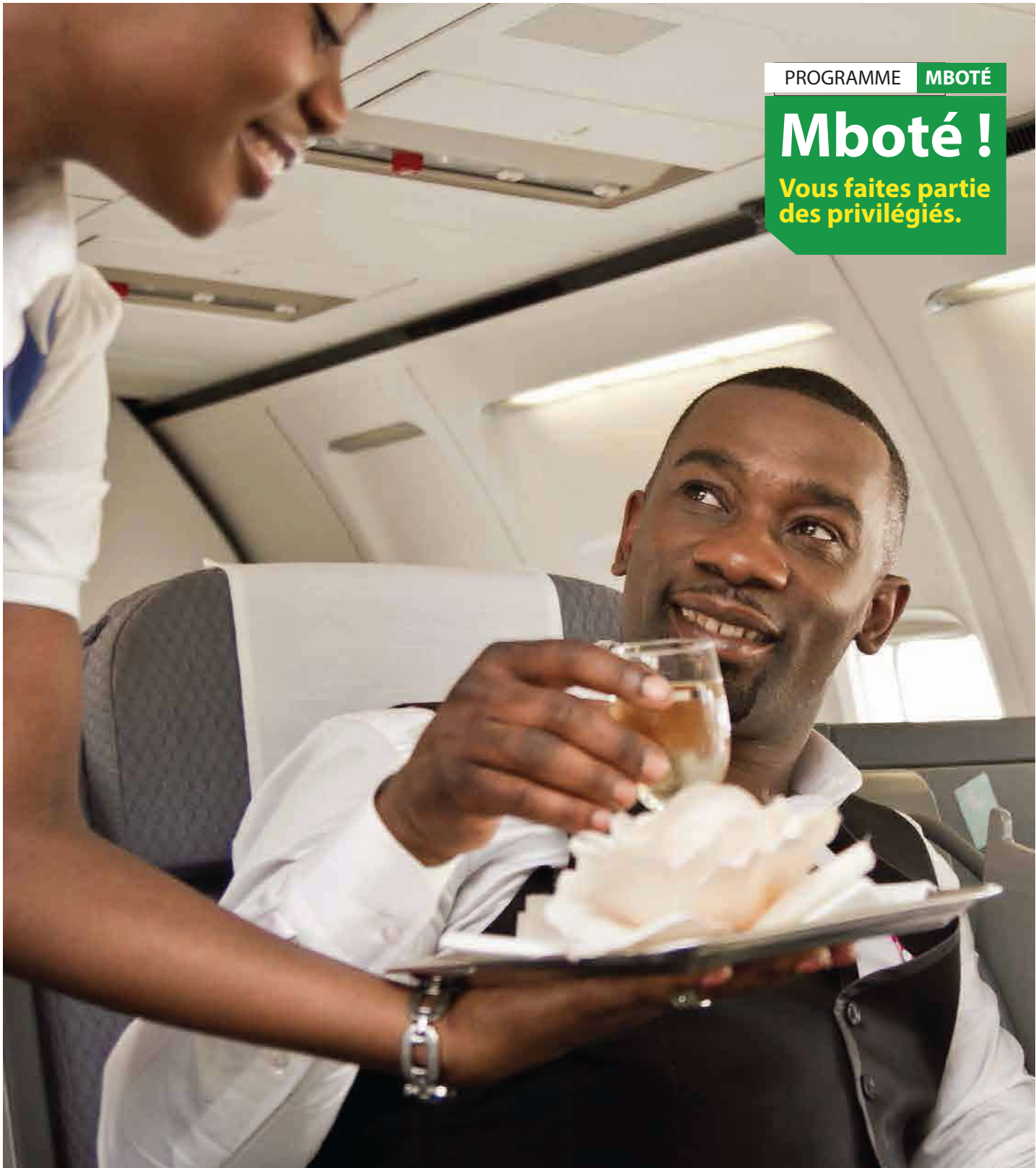
But this is not all; we will also have to work on different access points to this campus. The General Delegation for Major Public Works (DGGT) has come up with a number of solutions. In addition to an expressway along the Congo River, with two interchanges at Keba na Virage (Talangai) to supplement the second north exit, a slip road connecting the Massengo neighbourhood to Kintélé via the Domaine valley will be built. The feasibility studies have been completed and these projects will soon be underway.

The other major project is the renovation of existing infrastructure: the Ouenzé Gymnasium, the Ornano Stadium, the firestation, the Makélékélé University Sports Centre, the Marchand, Mbongui and Eboue Stadiums and, of course Massemba-Débat Sports Complex (the football stadium and the Olympic swimming pool annex), which hosted the Games in 1965. Local businesses, such as Denise Lunkunku's Sol-Mur, are game to get involved. The mythical Massemba-Débat Stadium was reopened in 2002 after six years of renovations (an early result of Sino-Congolese cooperation). It accommodates 20,000 people and has multi-sport facilities and the sports equipment and sound system are being upgraded. The final phase of the infrastructure for the forthcoming games concerns the telecommunications and audiovisual equipment for radio broadcast and televised competitions.





Ensemble construisons
le Congo de demain



PROGRAMME MBOTÉ

Mboté !

**Vous faites partie
des privilégiés.**

MBOTE! Vous faites partie des privilégiés

Souscrivez au Programme Fidélité d'ECAir et Bénéficiez de nombreux avantages.

Cumulez des miles plus vite, évoluez en catégorie plus rapidement et surtout bénéficiez des Avantages et remises auprès de nos nombreux partenaires dans le monde:

à Brazzaville, à Pointe-Noire, à Ollombo, à Paris et dans toutes nos futures destinations

 **ECAir**
Bienvenue chez vous.

www.flyecair.com ; contact : + 242 06 509 0 509 (Congo)
+ 33 01 78 77 78 77 (France) E-mail: relationclients@flyecair.com