



reflēt

JANVIER
2016
N°22

MAGAZINE DU MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA DÉLÉGATION GÉNÉRALE AUX GRANDS TRAVAUX
MAGAZINE BY THE MINISTRY OF SPATIAL PLANNING AND MAJOR PUBLIC WORKS

Colas et la route solaire ★ Jean Jacques Bouya ★ Retour à Dolisie ★ 8 ans de rénovation du CFCO

La bouenza se municipalise

Bouenza: the final stage of municipalisation

Comment les
XI^{èmes} Jeux
africains
transforment
Brazzaville

Le Congo au Forum sur la
coopération sino-africaine

Congo at the China-Africa
Cooperation Summit

Brazzaville transformed by the
11th All Africa Games

L'ACCÈS À LA PERFORMANCE ET À LA TECHNOLOGIE



SOMMAIRE CONTENTS

Préface de Denis Sassou N'Guesso Président de la République « Un investissement orienté vers les infrastructures »	04	Preface by Denis Sassou-Nguesso President of the Republic of Congo “Investment focused on infrastructure”
Édito du ministre Jean Jacques Bouya Ministre de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux « Autre année, autres défis »	06	Editorial by Minister Jean Jacques Bouya Minister of Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works “New year, new challenges”
Dans l'actualité Colas dans la course aux routes solaires Une aérogare flambant neuve pour Pointe-Noire Le MATDGGT fait sa télé Brèves	08	Current Events Colas in the race for solar roads A brand new airport terminal in Pointe-Noire MATDGGT comes to the small screen News in brief
Inside MATDGGT Le ministère de l'Intérieur	16	Inside MATDGGT Ministry of the Interior
Le coin de l'intégration Brazzaville se rapproche de Yaoundé par la route	18	Integration Update Closing the distance between Brazzaville and Yaoundé
Chine, Russie, Turquie, Italie, France... Le Congo entretient et diversifie ses relations diplomatiques pour mieux se développer La Turquie passe à l'offensive	20	China, Russia, Turkey, Italy, France... Congo is maintaining and diversifying its diplomatic relations for improved development Turkey ramps up its investment
Parole d'expert Consultante « Turquie » aux Grands travaux	32	Expert Eye Asli Onay, Turkey's “go-to” person in Major Public Works
La Bouenza à son tour municipalisée Madingou et Nkayi, deux « capitales », une municipalisation Micro-trottoir : qu'en disent les habitants de la Bouenza ? Une nouvelle vie autour de la cimenterie « Dangote »	34	Bouenza municipalised in turn Madingou and Nkayi, two “capitals”, one municipalisation Vox pops: what do residents of Madingou and Nkayi think? New life around the “Dangote” cement plant
Dites-nous JJB Relations Chine-Afrique : « À nous de saisir la balle au bond »	54	Tell us JJB Chine-Africa relations: “We must pick up the ball and run with it”
DOSSIER : Retour sur les XI^{èmes} Jeux africains Comment l'événement transforme Brazzaville et le Congo Léon Alfred Opimbat, ministre des Sports : « La performance se construit à partir de nos infrastructures »	58	Special report : Feedback from the 11th All Africa Games The transformation of Brazzaville and Congo Léon Alfred Opimbat, Minister of Sport: “Performance is built on the quality of our infrastructure”
Séraphin Bhalat : coordonnateur du projet de réhabilitation du CFCO « Mille milliards de FCFA sont nécessaires » pour réhabiliter les voies	68	Séraphin Bhalat: Coordinator of the CFCO rehabilitation and equipment project “A trillion CFA francs are needed” to rehabilitate the CFCO railway lines
Retour à... Dolisie La capitale du Niari prend sa place entre Brazzaville et Pointe-Noire	72	Return to... Dolisie The capital of Niari takes its place between Brazzaville and Pointe-Noire
Miteya	74	Miteya

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 the General Delegation of Major Public Works

Directeur de publication :
Dieudonné Bantsimba

Rédacteur en chef :
Parfait Romuald Iloki

Secrétaire de rédaction :
Frédé César Ikia-nde-odia

Rédaction :
Parfait Iloki
Frédé César Ikia-nde-odia
Flore Kounga
Alain Longuegneke

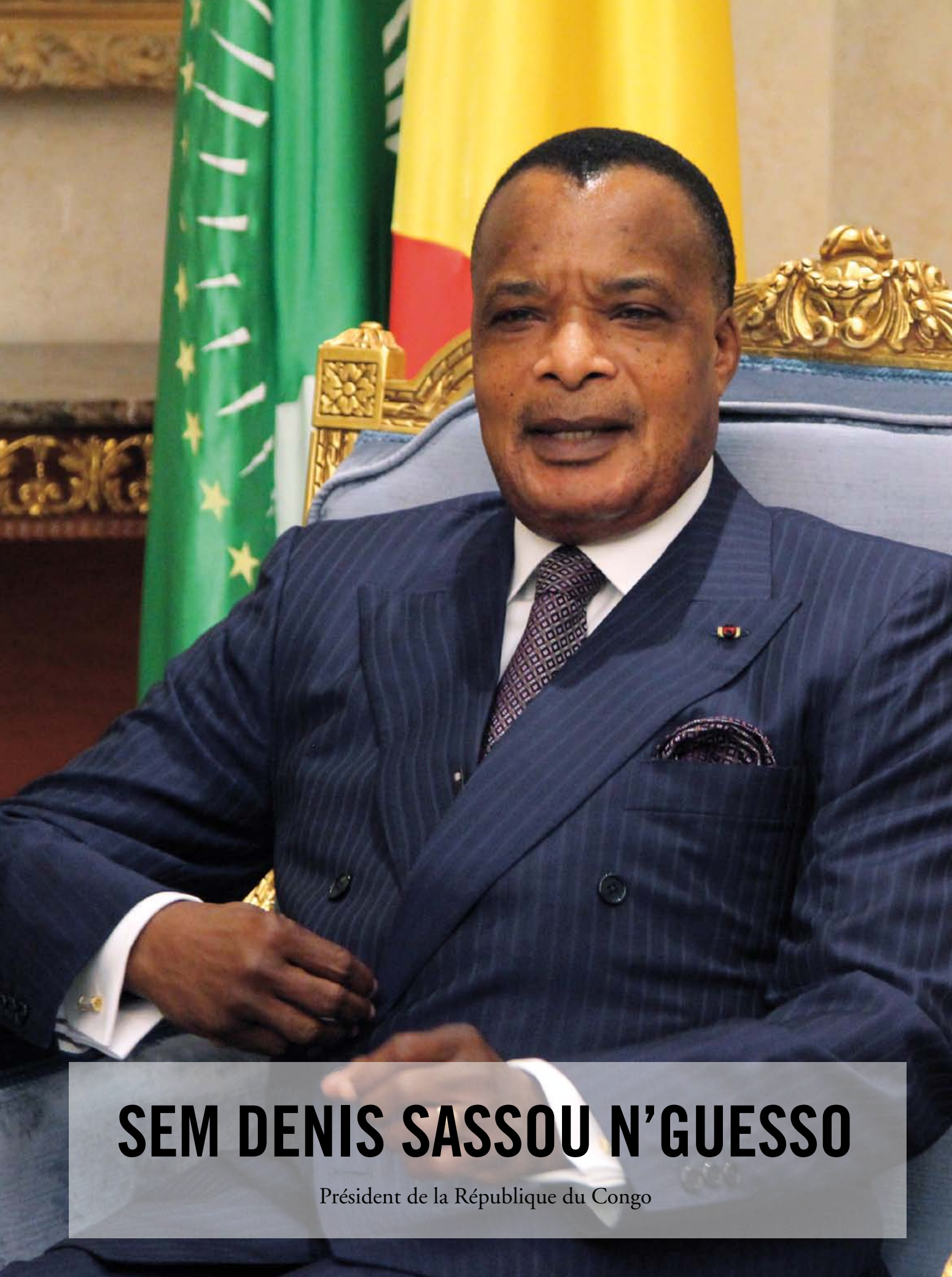
Photographie et infographie :
Jean Stell Elanga
Ben Roly Mayela

Relations publiques :
Blanche Moka
Princia Morapenda Oleki
Constantine Makoundzi Ngouemo

Caricature :
Fernand Kihoulou

Saisie :
Sabine Angèle Onaghas

Siège de la Délégation générale aux grands travaux
Place de la République
Ex-rond point centre culturel français
Tél. : +242 222 83 54 60
Fax : +242 222 81 65 78
e-mail : contact@grandstravaux.org
site web : www.grandstravaux.org



Un investissement orienté vers les infrastructures

L'investissement public a bondi de 158 milliards de francs CFA en 2000 à plus de 2 000 milliards en 2014. Ces sommes ont été investies pour l'essentiel dans des infrastructures de communication, de production d'énergie et d'eau potable, de santé et de sport. Au début des années 2000, dans tous ces domaines et dans d'autres, le déficit constaté était tel que le pays s'enfonçait dans le sous-développement.

À ne considérer que les voies de communication, notre pays était menacé à la fois d'isolement entre ses régions et avec le reste du monde, faute de routes, d'aéroports et de ports viables. Dans le domaine routier, notre ambition était et demeure de remédier à cet isolement interne et externe. À ce jour, la dorsale ouest-est-sud-nord reliant Pointe-Noire à Ouessou, en passant par Brazzaville, avec le bitumage des routes nationales 1 et 2, est en cours d'achèvement. La longueur totale du réseau routier bitumé en 2015 est de plus de 3 000 kilomètres, contre moins de 1 000 au début de l'année 2000.

Les routes d'intérêt départemental ou interdépartemental sont aujourd'hui aménagées sur plus de 9 000 kilomètres. En dehors d'Impfondo, tous les chefs-lieux de département s'ouvriront à Brazzaville, dans les prochains mois, par route bitumée. À l'international, le Congo est dorénavant relié au Gabon, au Cameroun et à l'Angola (Cabinda) par des voies terrestres déjà bitumées ou en cours d'achèvement.

Concernant les aéroports, le Congo n'en disposait que de deux, dans un piteux état, au début des années 2000. À présent, il en compte dix, modernes, dont quatre de classe internationale. L'aéroport international de Maya-Maya est calibré pour accueillir les plus grands avions du monde. D'un trafic de moins de trois cent mille passagers en l'an 2000, il traite à présent 1,2 millions de passagers par an.

S'agissant des ports, il a été procédé à l'aménagement ou au réaménagement des plates-formes portuaires de Brazzaville, Etoumbi, Lekety, Makoua, Ouessou et Oyo. Le port en eau profonde de Pointe-Noire, principale porte d'entrée des marchandises au Congo, a été réhabilité, modernisé et agrandi. Sa capacité a été multipliée par dix en passant de 62 000 conteneurs par an en 2003 à un peu plus de 620 000 conteneurs et 8,594 millions de tonnages de marchandises.

Dans les télécommunications, le Congo s'est arrimé à la modernité et au monde en se connectant aux « autoroutes » internationales de l'information, en 2012, à la suite de la mise en place d'une station d'atterrissage de fibre optique sous-marine à Matombi, dans le département du Kouilou.

En matière de production d'énergie électrique, les centrales à gaz de la Côte Matève (300 Mw), de Djeno (50 Mw), les centrales thermiques de Brazzaville et des chefs-lieux de département, ainsi que la centrale hydroélectrique d'Imboulou, avec une puissance de 120 Mw, ont été construites. La centrale hydroélectrique de Liouesso, de 19 Mw, est en construction. Celle de Moukouloulou (74 Mw) a été réhabilitée. Les études pour la construction du barrage de Sounda, pouvant générer 1000 Mw, sont lancées. En 2015, les lignes de transport d'électricité s'étendent sur 1500 kilomètres, deux fois plus qu'en 2002.

Pour ce qui est de la production d'eau potable, outre plus de deux mille forages, il a été construit une nouvelle usine d'eau à Brazzaville. La première a été entièrement réhabilitée. Dans la capitale, des quartiers qui manquaient d'eau potable depuis plus de vingt ans, en disposent grâce à une production de 11 400 m³ cubes par heure pour des besoins estimés au maximum à 11 300 m³.

Denis Sassou N'Gesso,
Président de la République du Congo

Extrait du discours sur l'état de la Nation devant le Parlement réuni en congrès, le 12 août 2015

Investment focused on infrastructure

Public investment rose from 158 billion CFA francs in 2000 to 1,000 billion in 2011 and over 2,000 billion in 2014, mainly in transport, telecommunications, energy, water, health and sports infrastructure, far from the spiral into underdevelopment of the early 2000s.

In 2000 our country was isolated internally and from the rest of the world, due to lack of viable roads, airports and ports. We are resolving isolation with the tarring of the RN1 and RN2 connecting Pointe-Noire to Ouessou, via Brazzaville. Over 3,000 km of roads were tarred in 2015, against under 1,000 in early 2000.

Over 9,000 km of provincial and interprovincial roads were developed and over a hundred bridges built. All provincial capitals, except Impfondo, will be linked by tarred road to Brazzaville. Tarred roads, some finished, some underway, also link Congo to Gabon, Cameroon and Angola (Cabinda).

In 2000, Congo's two airports were run down. Now we have ten modern airports, of which Maya-Maya in Brazzaville, Agostinho-Neto in Pointe-Noire, Ollombo and Ouessou are international. Djambala, Dolisie, Ewo, Impfondo, Owando and Sibiti are secondary airports. Maya-Maya International can host the largest aircraft and passenger traffic rose from 300,000 in 2000, to 1.2 million now.

Over the past 15 years the Brazzaville, Etoumbi, Lekety, Makoua, Ouessou and Oyo port terminals have been developed and improved. The deepwater port of Pointe-Noire, the main goods gateway in and out of Congo, has been modernised and extended. Its capacity increased tenfold from 62,000 containers a year in 2003 to just over 620,000 containers and 8.594,000 tons of cargo.

In 2012 Congo connected to modernity and the world via international information highways with the submarine fiber optic landing station in Matombi in Kouilou county.

Energy production increased with the Côte Matève (300 MW) and Djeno (50 MW) gas-fired plants, thermal plants in Brazzaville and provincial capitals, and the 120 MW Imboulou hydroelectric plant. The 19 MW Liouesso hydroelectric plant is under construction and Moukouloulou (74 MW) was rehabilitated. Studies for the Sounda Dam project, with a potential capacity of 1,000 MW, are underway. Electricity transmission lines extend over 1,500 km, twice that of 2002.

Over two thousand boreholes and a new water plant in Brazzaville ensure water production. The original plant was completely overhauled. Neighbourhoods and districts such as Plateau des 15 Ans, Moukondo, Ouenzé and Moungali are now being supplied at a rate of 11,400 m³ per hour, to meet an estimated demand of up to 11,300 m³.

Denis Sassou-Nguesso
President of the Republic

Extract from his State of the Nation speech before the joint session of Parliament on 12 August 2015

SEM DENIS SASSOU N'GUESSO

Président de la République du Congo

Autre année, autres défis



À l'épreuve du chaudron de l'édification du « Chemin d'avenir », recevant régulièrement l'aiguillage de son concepteur pour une meilleure mise en œuvre, il n'y a pas de concepts à théoriser pour constater qu'accomplir une telle œuvre salubre et durable, comme le président Denis Sassou N'Guesso se donne à la réaliser, c'est se poster en permanence dans une logique volontariste, dans une synergie évolutive.

D'ailleurs, « quelle qu'elle soit, toute politique doit avoir comme ultime finalité l'homme et son épanouissement individuel et collectif », dit le président de la République. Car l'essence de l'effort, les ressorts mêmes de l'activité qui se déploie ont vocation à changer l'homme, le Congolais notamment, dans sa façon de concevoir et de vivre sa vie, d'animer les structures, de les faire avancer et même de faire aboutir leurs objectifs.

Ceci a toujours été le credo du bâtisseur qui reste en permanence dans le souci du résultat. Toujours dans le temps, avec le temps, parce que cela demande du temps. D'autant que le temps demeure un facteur de sens, qui donne du sens et du contenu à l'action humaine.

Parce que, à la vérité, le temps du chantier n'est pas le temps de l'opinion, et le temps de l'opinion souvent critique n'est pas, non plus, le temps de l'action.

Seulement, dans cette quête du temps, le meilleur ton, la meilleure des attitudes n'est jamais de renoncer, mais de persévérer patiemment et méthodiquement.

Car il est clair qu'à lire le parcours commun, rien de si grand n'est facile. Des pans entiers ont été éclairés et une partie de l'iceberg reste à dévoiler avant l'objectif échu.

Ce sera le cas en 2016. Une année exceptionnelle. Une année des synthèses qui

appelle à des arbitrages en tout genre. Où il faudra allier politique et action, joutes électorales et travail de terrain. Où l'on devra voter en travaillant. Disons mieux : travailler en votant. Tout cela ressasse la maturité du peuple.

Pour les cadres et agents du ministère de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, après l'accomplissement des challenges qui se posaient à nous en 2015, l'année 2016 est la parenthèse d'une série de défis aussi colossaux que complémentaires :

- municipalisation accélérée d'une nouvelle encablure, celle du département de la Bouenza, et poursuite des anciennes municipalisations ;
- achèvement des projets de développement en cours, telle la route Pointe-Noire-Brazzaville ;
- lancement d'autres projets d'envergure socio-urbaine, tels le contournement de Brazzaville et Pointe-Noire et la construction des quartiers précaires avec la Banque mondiale ;
- poursuite de la diversification de notre économie avec l'édification des Zones économiques spéciales ;
- diversification de l'économie par les infrastructures.

Il est évident qu'en ces temps d'expérimentation de la Nouvelle République, née de la volonté imperturbable du peuple, l'accomplissement de cette somme de défis nécessite de tous un peu plus de sacrifices, un peu plus d'abnégation, un peu plus de courage, un peu plus de disponibilité, un peu plus de créativité et d'inventivité pour faire germer des idées novatrices. Car on ne mobilise personne autour du PIB, par exemple, mais autour d'un rêve : le rêve de l'émergence auquel nous invite le président Denis Sassou N'Guesso.

Jean Jacques BOUYA,
Ministre à la présidence de la République, chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux

New year, new challenges

Having set the "Future Path" programme in motion, and having put it to the test, with regular checks and adjustments by its designer for better implementation, there is no idea or theory required to determine that the accomplishment of such a beneficial and sustainable enterprise, as President Denis Sassou-Nguesso committed himself to achieving, means remaining permanently proactive, in an evolutionary synergy.

Moreover, "whatever it may be, any policy must have as its ultimate objective man and his individual and collective fulfillment," said the President of the Republic. For the essence of effort and the very springboard of the activity that it releases is intended to change people, in particular Congo's people, in their way of imagining and living life, they way they use infrastructure, to drive their progress and even to achieve their goals.

This has always been the credo of the builder who strives permanently in the interest of results. Always in time, with time, because it takes time. Especially as time remains a factor that gives meaning and content to human action.

Because, in truth, the time of construction is not the time for opinion, and the time for opinion, often critical, is also not the time for action.

But in this quest for time, the best tone, the best attitude, is to never give up, but to persevere patiently and methodically.

For it is clear that, when tracing our collective path, nothing this great could be easy. Whole sections have been illuminated and part of the iceberg is yet to be revealed before reaching the final goal.

This will happen in 2016, which is set to be an exceptional year. A year of synthesis which will call for arbitration of all kinds. One that will combine policy and action, electoral contests and fieldwork. One during which we will have to vote while

working. Or better still, work by voting. All this will draw on the maturity of the people.

For the managers and agents of the Ministry of Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works, after accomplishing the challenges 2015 brought us, 2016 will encapsulate a series of challenges as colossal as they are complementary:

- the accelerated municipalisation of Bouenza county and the continuation and follow-up of previous municipalisation projects
- completion of ongoing development projects, such as the Pointe-Noire-Brazzaville road
- the implementation of other socio-spatial urban projects such as the Brazzaville and Pointe-Noire bypass and building improvements being made in poorer districts with the World Bank
- continuation of our economic diversification with the construction of special economic zones
- economic diversification through infrastructure

It is obvious that, in this experimental period of the New Republic, born of the imperturbable will of the people, the accomplishment of this group of challenges requires a little more sacrifice, a little more self-sacrifice, a little more courage, a little more availability, a little more creativity and inventiveness for innovative ideas to germinate. Because no-one is ever motivated by GDP, for example, but by a dream, yes: this dream of emergence shared by President Denis Sassou-Nguesso.

Jean Jacques Bouya
Minister at the Presidency for Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works

Colas dans la course aux routes solaires

Des routes transformées en panneaux solaires géants ? C'est ce que des entreprises tentent de réaliser aux quatre coins du monde. Colas a peut-être pris de l'avance en dévoilant un revêtement qu'il suffit de poser sur la route sans la reconstruire.

Colas, filiale du groupe Bouygues, a présenté en octobre dernier lors du salon World Efficiency, à Paris, un produit annoncé comme révolutionnaire. Il s'agit d'un revêtement pour les routes dans lequel s'intègrent des cellules photovoltaïques. Le leader mondial des constructeurs de réseaux routiers, présent dans une cinquantaine de pays à travers le monde, parmi lesquels la République du Congo, en a fait une présentation lors de la Conférence de Paris 2015 sur le climat (COP 21), organisée du 30 novembre au 11 décembre 2015, et y a même remporté un trophée dans la catégorie « atténuation ».

L'entreprise française n'est pas la première à investir dans la fabrication d'une telle infrastructure. Un projet dit « Solar Roadways » est en cours aux États-Unis et l'année passée, une société néerlandaise a réalisé « SolaRoad », la première « route solaire » au monde. Six mois après son inauguration dans la ville de Krommenie, au nord d'Amsterdam, la piste cyclable en panneaux solaires de verre d'une longueur de 70 mètres a généré 3 000 kWh, soit de quoi satisfaire un petit foyer pendant une année. Mais la grande différence avec « Wattway », le produit dévoilé par Colas, est que celui-ci peut être posé sur une route sans nécessiter sa reconstruction.

Un revêtement ultra-résistant

Colas a consacré cinq années de Recherche & Développement en partenariat avec l'Institut national de l'énergie solaire (INES), en Savoie. Devant l'impossibilité d'utiliser des panneaux classiques, les chercheurs ont tout réinventé. Ils ont conçu des panneaux photovoltaïques dotés de propriétés d'adhérence, de résistance, d'optique, afin de capter le maximum de soleil, sans oublier l'aspect thermique, la route subissant d'importantes variations de température.

« Nous avons testé ce revêtement dans toutes conditions, a indiqué Hervé Le Bouc, le PDG de Colas, lors de la présentation de l'invention. Poids lourds de 45 tonnes, conditions climatiques extrêmes, gravillons posés sur la route et freinages d'urgence... Tout y est passé pour valider la compatibilité de Wattway pour un usage routier intense... » D'après Colas, ce revêtement dispose d'une espérance de vie de quinze à vingt ans, autant que le produit néerlandais. 20 m² suffisent à alimenter un foyer français moyen alors qu'un kilomètre de route conviendrait à l'éclairage public d'une ville de 5 000 habitants.

Une solution pour les villes... et les régions isolées

La société n'a pas encore indiqué le tarif de son invention, mais elle souhaite cependant afficher un prix au kilowatt-heure proche de celui des panneaux photovoltaïques classiques. Et si Wattway convient à la « smart city », cette ville « intelligente » utilisant les TIC pour améliorer la qualité des services urbains, elle peut aussi faire le bonheur des zones isolées. « Dans les régions où la densité de population rend les coûts de raccordement au réseau électrique prohibitifs, Wattway permettra de créer des infrastructures de production d'énergie locales et pérennes, en circuit court », fait valoir le géant des TP.

Selon le site d'information classe-export.com, plusieurs pays se seraient déclarés intéressés par cette production d'énergie propre, notamment en Afrique et au Maghreb. Dès le début de l'année prochaine, une dizaine de sites pilotes vont être équipés dans le monde. ■



COLAS in the race for solar roads

Roads turned into giant solar panels? This is what companies around the world are attempting to achieve. Colas might just have taken the lead by launching a surfacing material that can be laid directly onto the existing road without rebuilding it.

Colas, a subsidiary of the Bouygues group, presented a product it touts as revolutionary at the World Efficiency exhibition in Paris in October. The all-new road surfacing product incorporates photovoltaic cells. This world leader in road network construction, present in fifty countries worldwide, including the Republic of Congo, made a presentation at the 2015 Paris Conference on Climate Change (COP 21), held from 30 November to 11 December 2015, and even won a trophy in the “Mitigation” category.

The French company is not the first to invest in this type of infrastructure advancement. The “Solar Roadways” project is underway in the United States and, last year, a Dutch company achieved its “SolaRoad” project, the world’s first “solar highway”. Six months after its official opening in the town of Krommenie, north of Amsterdam, the 70 metre-long cycle path, made of glass solar panels, generated 3,000 kW, which is enough power to meet the needs of a small home for a year. However, the big difference of the “Wattway” product unveiled by Colas, is that it can be laid directly onto the road without requiring any roadworks.

An ultra-resistant surface

Colas devoted five years of research and development to the project, in partnership with the National Institute of Solar Energy (INES) in Savoie. Since it is impossible to use conventional panels, the research team reinvented everything. They designed photovoltaic panels with adhesion, resistance and optical properties that maximise sun capture and optimise the thermal aspect, because roads undergo significant changes in temperature.

“We tested this surface under all conditions,” said Hervé Le Bouc, CEO of Colas, at the presentation of the innovative product. “From 45-ton trucks and extreme weather conditions to gravel on the road and emergency braking, everything was put to the test to validate the compatibility of Wattway with intense road use.” According to Colas, this surface has a potential lifespan of fifteen to twenty years, as long as that of the Dutch product. It was proved that 20 m² is enough to power an average French household, while a kilometre of road would be sufficient for the public lighting of a town of 5,000 inhabitants.

A solution for cities and remote areas

The company has not yet specified the price of its invention; however it plans to cost out a kilowatt/hour price close to that of conventional photovoltaic panels. While Wattway is suitable for a “smart city”, these smarty city capabilities, using ICT to improve the quality of urban services, can also revolutionise services in isolated areas. “In areas where the population density makes the cost of a connection to the power grid prohibitive, Wattway will create local and sustainable “short-circuit” energy production infrastructure,” argues the public works giant.

According to the classe-export.com information website, several countries have expressed interest in this clean energy production, particularly in Africa and the Maghreb. From the beginning of next year, ten pilot sites around the world will be equipped ■

Une aérogare flambant neuve pour Pointe-Noire



Nouvelle aérogare de l'aéroport de Pointe-Noire

The new terminal at Pointe-Noire Airport

Le deuxième terminal de l'aérogare de l'aéroport international António Agostinho Neto de Pointe-Noire a été inauguré le 11 octobre 2015 par le chef de l'État, Denis Sassou N'Guesso, il sera ouvert au public début 2016. D'une longueur de 135 mètres contre 69 mètres de largeur, il a été construit à droite du premier terminal et placé côté ville. Il offre un espace d'environ 18 000 m² de surface utile sur trois niveaux. 8 000 m² pour le rez-de-chaussée et le premier étage, destiné aux voyageurs (services de douanes et de police, salons privés, commerces duty free, cafétéria...), et 2 000 m² pour le second étage, réservé aux services techniques (contrôle, vigie incendie, régulation des éclairages, climatisation, bureaux, trois salles de conférence, salle de crise...).

L'ancien hall réhabilité pour les vols domestiques

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, qui a communiqué les caractéristiques techniques de l'ouvrage, a indiqué que ce module allait être consacré aux vols internationaux, tout en communiquant avec le premier, qui sera réhabilité pour servir aux vols domestiques. Il a précisé que pour synchroniser le standing et les technologies, puis créer une harmonie entre les deux bâtiments, l'ancien module de l'aérogare fera l'objet d'un réaménagement et d'un habillage.

Les travaux de construction du deuxième module avaient été lancés le 24 décembre 2011, mais le coup d'envoi des travaux de réhabilitation de l'aéroport et de son extension avait été donné en novembre 1999. La première aérogare de Pointe-Noire avait été inaugurée le lundi 18 décembre 2006 par le président de la République. ■

A brand new terminal in Pointe-Noire

The second modular terminal of the António Agostinho Neto International Airport in Pointe-Noire was officially opened on 11 October 2015 by the Head of State, Denis Sassou-Nguesso. It will be open to the public in 2016. With a length of 135 metres and a width of 69 metres, it was built to the right of the first terminal, on the city side. It offers a floor space of about 18,000 m² on three levels. The ground floor and the first floor dispose of 8,000 m², which will accommodate traveller services (customs and police, private lounges, duty free shops, and a cafeteria, etc.) while the 2,000 m² second floor is reserved for technical services (control, fire lookout, lighting, air conditioning, offices, three conference rooms, and a crisis room, etc.).

A totally renovated hall for domestic flights

The Minister at the Presidency for Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works, Jean Jacques Bouya, who provided the technical details of the new terminal, said that this new terminal is dedicated to international flights. It is linked to the first terminal, which is to be renovated to serve domestic flights. He said that, in order to align the standards and technology, while ensuring a harmonious match between the two buildings, the old terminal module will undergo a complete refurbishment and acquire a total new look.

The construction work on the new modular terminal was launched on 14 December 2011, even though the go-ahead for the airport rehabilitation and extension works was given in November 1999. The original airport terminal at Pointe-Noire was officially opened on Monday, 18 December 2006 by the President of the Republic. ■



Tournage de l'émission du MATDGGT

The filming of MATDGGT's TV show

Le MATDGGT fait sa télé

Après l'avoir fait à travers son site Internet et son magazine, le ministère va informer les Congolais des travaux qu'il entreprend à travers une émission télévisée.

Les téléspectateurs de Télé Congo pourront bientôt avoir des nouvelles des activités du ministère à la présidence de la République en charge de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux (MATDGGT) sur leurs écrans. C'est le patron de ce dernier, le ministre Jean Jacques Bouya, qui a soufflé l'idée à son équipe de communication voilà quelques mois. « Alors que la DGGT a quatorze ans et le ministère trois, il était temps de créer notre propre émission pour boucler la boucle, explique Parfait Iloki, le directeur de la communication et de la coopération du ministère. Nous disposons déjà d'un site Internet et d'un magazine à travers lesquels nous expliquons aux citoyens les travaux infrastructurels entrepris par le ministère pour améliorer leur cadre de vie. Nous pourrions désormais toucher un maximum de personnes, pour poursuivre le même but, grâce à la télévision. »

En plus d'être aux manettes dans la réalisation de la municipalisation accélérée, qui vise depuis 2004 à développer chaque département du Congo ainsi que ses principales villes, le MATDGGT a depuis 2009 et l'entrée en vigueur du nouveau code des marchés publics en charge tous les investissements publics d'envergure. Cela concerne aussi bien les nouvelles acquisitions du Chemin de fer Congo-Océan (CFCO) que les infrastructures hydro-énergétiques, les aéroports régionaux ou les Zones économiques spéciales, pour ne citer que ces exemples.

Le MATDGGT s'est équipé d'un studio d'enregistrement ambulant pour la réalisation de l'émission baptisée « Territoire et Aménagement » et prévue sur 35 minutes. Au programme : des reportages, des interviews, la participation du public et des micros-trottoirs. Le tout en français, mais aussi en langues nationales. Si les premiers enregistrements ont été réalisés dans le hall du ministère, l'équipe du MATDGGT pourrait rapidement se déplacer directement sur les grands chantiers en cours. ■

MATDGGT comes to the small screen

First a website,, then a magazine and, now, the Ministry will keep Congo up to speed with its public works projects via a dedicated TV programme.

Télé Congo viewers will soon be seeing regular updates from the Ministry at the Presidency for Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works (MATDGGT) on their TV screens. It was the head of this department, Minister Jean Jacques Bouya, who inspired this initiative within his communications team a few months ago. "The DGGT has been around for fourteen years now and the Ministry for three, so it was time for us to create our own programme to complete the picture," said Parfait Iloki, DGGT communications and cooperation director. We already have a website and a magazine through which we explain to the citizens the infrastructure projects undertaken by the Ministry to improve their living environment. We can now reach even more people, in the pursuit of that same goal, thanks to television."

In addition to being at the controls during the carrying out of accelerated municipalisation which, since 2004, has been aimed at developing every county of the Congo and its major cities, the MATDGGT has been in charge of all major public investments, since coming into existence in 2009 and the entry into force of the new procurement code. This concerns everything, from the new acquisitions of the Congo-Ocean Railway (CFCO) to hydropower infrastructure, regional airports and special economic zones, to name but a few.

The MATDGGT has equipped itself with a mobile recording studio for the filming of the 35-minute programme called "Land and Development". The programme includes reports, interviews, public participation and vox pops, mainly in French, but also in local languages. While the first recordings were made in the lobby of the Ministry, the MATDGGT team could quickly travel the country to directly cover major projects in progress. ■



BRAZZAVILLE ABRITERA LE SIÈGE D'AFRICANEWS

Africanews, la nouvelle chaîne info panafricaine multilingue du groupe Euronews dont le lancement était prévu le 16 janvier, aura son siège à Brazzaville. C'est au ministère de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux que la cérémonie d'appels d'offres relative à sa construction et à celle de ses locaux de production a eu lieu le 13 octobre dernier. Deux sociétés ont soumissionné pour la réalisation complète du projet : le groupe SGEV/Vinci et San José, qui proposent respectivement 31 798 421 119 FCFA et 25 627 187 654 FCFA pour des travaux d'une durée estimée à deux ans. Trois entreprises souhaitent n'apporter qu'une partie de leur expertise : Valet, Zengwei Technique et China Jiangsu. Le bâtiment, prévu sur onze niveaux, devra également loger un centre de formation au métier de journalisme, l'Africanews Academy.

BRAZZAVILLE TO HOST AFRICANEWS HEADQUARTERS

Africanews, the new multilingual pan African television channel belonging to the Euronews group, which is launching on 16 January 2016, is to be headquartered in Brazzaville. Tenders for the construction of the Africanews offices and production facilities were opened on 13 October at the Ministry for Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works. Two companies bid for the two-year project: SGEV/Vinci at 31.798,421,119 CFA francs and San José at 25.627,187,654 CFA francs. Three companies will contribute certain aspects of their expertise: Valet, Zhengwei Technique and China Jiangsu International. The eleven-storey building will also, according to the newspaper *Les Dépêches de Brazzaville*, house a journalism training centre, the Africanews Academy.



Jean Jacques Bouya intervient au forum Investir au Congo Brazzaville 2015

Jean Jacques Bouya giving a speech at the 2015 Invest in Congo Brazzaville forum

LE MATDGGT AU FORUM ICB 2015

Le MATDGGT et son ministre, Jean Jacques Bouya, étaient présents au premier forum Investir au Congo-Brazzaville (ICB) 2015, organisé au Palais des Congrès du 19 au 21 novembre dernier. Alors que le Congo cherche à diversifier son économie, cet événement était l'occasion de présenter les nombreuses opportunités d'investissement dont recèle le pays, dans les infrastructures, l'industrie forestière, les mines, le tourisme, les services financiers, l'industrie ou encore l'agriculture et l'agro-industrie.

THE MATDGGT AT THE 2015 ICB FORUM

Minister Jean Jacques Bouya and the MATDGGT team were present at the first-ever Invest in Congo-Brazzaville (ICB) Forum, held at the Convention Centre from 19 to 21 November this year. As Congo seeks to diversify its economy, this event was the perfect opportunity to present the numerous and not-always-obvious investment opportunities the country has to offer in terms of infrastructure, forestry, mining, tourism, financial services, industry, agriculture and agribusiness.

LE VILLAGE DE TONGO, DANS LA LÉKOUYOU, BIENTÔT « REVITALISÉ »

Une délégation du ministère en charge de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, conduite par le directeur général du développement local, Fréjus Mitory, a séjourné du 16 au 20 novembre 2015 à Tongo, dans le département de la Lékouyou. Elle avait pour mission de sensibiliser la population de ce village de la sous-préfecture de Zanaga à propos de sa « revitalisation » imminente, c'est-à-dire son équipement en infrastructures sociales de base. C'est le cas dans l'enseignement et la santé, car les élèves du secondaire et les personnes malades de la localité sont obligés de se déplacer vers le village voisin situé à une dizaine de kilomètres. Le village de Tongo est le premier à bénéficier du programme de « revitalisation », imaginé afin que la municipalisation accélérée ne profite pas qu'aux centres urbains. Il veut fixer les populations rurales tout en les aidant à améliorer leurs revenus, grâce à un meilleur accès aux marchés alentour.

THE VILLAGE OF TONGA IN LÉKOUYOU SOON "REVITALISED"

A delegation of the Ministry for Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works, led by the Director General of Local Development, Fréjus Mitory, were in Tonga, in the county of Lékouyou, from 16 to 20 November 2015. Its mission was to raise awareness of the imminent revitalisation of this village in the sub-prefecture of Zanaga, through the building of basic social infrastructure. This particularly concerns education and health, which is good news for the district's high school students and sick people who currently have to travel to the neighbouring village about ten kilometres away. The village of Tonga is the first to benefit from the "revitalisation" programme, designed to ensure that accelerated municipalisation does not only benefit urban centres. It will help retain the rural population while helping them improve their income through better access to neighbouring markets.

LE PONT SUR LA DJOUKÉ, DANS LE POOL, LIVRÉ AU PUBLIC

Un nouveau pont sur la Djouké a été inauguré en novembre dernier sur l'axe routier Kindamba-Kimba. Les travaux de construction de cet ouvrage, qui ont démarré officiellement le 10 février 2014, ont été exécutés par l'entreprise ECGM Labo-Congo, pour plus de 1,587 milliard de FCFA. C'est le deuxième d'une série de ponts de type « Mabey », à tablier métallique, construits dans le département du Pool, après celui érigé récemment à Mbouambé-Léfini, dans le district de Ngabé. Il peut supporter une charge de cinquante tonnes.

THE BRIDGE OVER THE DJOUKÉ, IN POOL, DELIVERED TO THE PUBLIC

The new Djouké Bridge, on the Kindamba-Kimba road, was officially opened in November. ECGM Labo-Congo's 40 full-time and 50 temporary employees began building the 1.587 billion CFA franc bridge on 10 February 2014. It is the second Mabey-style steel-deck bridge, after the Mbouambé-Léfini bridge in Ngabé. It has a 50-ton capacity and is 61 m long and 4.2 m wide, with two reinforced concrete abutments and a steel structure of three metre-long panels.



Les allées du salon Batimat organisé à Villepinte, au nord de Paris

Hundreds of exhibitors at the Batimat fair held at Villepinte, north of Paris

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE POUR RELANCER LE BTP EN EUROPE ?

Le salon Batimat 2015 (2-6 novembre), qui se déroulait trois semaines avant la Conférence de Paris sur le climat (COP 21), a mis l'environnement à l'honneur. Le secteur du bâtiment est en crise en France, où il emploie 1,5 million de personnes, ainsi que dans plusieurs pays d'Europe, et ses acteurs sont convaincus que la transition énergétique est un levier de croissance pour eux. Le parc du bâtiment représenterait 44 % de la consommation énergétique en France alors qu'il représente en Europe 40 % des émissions de gaz à effet de serre. Selon une étude réalisée par les professionnels de la filière éco-électrique, le déploiement de solutions d'efficacité énergétiques permettrait d'économiser entre 13 et 20 milliards d'euros dans le résidentiel et le tertiaire en France, sur une facture de 61 milliards en 2011. Le marché de la rénovation thermique représente déjà 10 milliards d'euros en France, selon le cabinet d'études Xerfi.

WILL THE ENERGY TRANSITION REVIVE EUROPE'S CONSTRUCTION INDUSTRY?

At this year's Batimat construction industry trade fair (2-6 November), which took place three weeks before the Paris Climate Conference (COP 21), the focus was on the environment. France's building sector, which employs 1.5 million people, is in crisis, as it is in several other European countries, and the industry players are convinced that the energy transition is a growth driver for them. The building industry represents 44% of energy consumption in France, and the industry is responsible for 40% of Europe's greenhouse gas emissions. According to a study carried out by the eco-electrical sector, the deployment of energy efficient solutions would have saved between 13 and 20 billion Euros on the 2011 bill of 61 billion Euros for the residential and tertiary sectors in France. The thermal renovation market already accounts for 10 billion Euros in France, according to research firm Xerfi.

18 MILLIARDS POUR COMPLÉTER L'ÉQUIPEMENT DES PLUS GRANDS AÉROPORTS DU CONGO

Le concessionnaire français des Aéroports du Congo (AERCO) vient de bénéficier d'un prêt de 18 milliards de francs CFA, de la part de la Banque de développement des États de l'Afrique centrale (BDEAC) et de banques privées, afin de moderniser les aéroports de Brazzaville, Pointe-Noire et Ollombo. Ce prêt représente 56 % du coût global des travaux qui consistent à réhabiliter les circuits électriques des infrastructures, à y déployer du matériel informatique et de télécommunications ainsi que des vidéos de surveillance pour renforcer la sécurité. Des travaux de balisage lumineux, de mise aux normes internationales de la chaussée aéronautique et d'assainissement doivent aussi être réalisés à l'aéroport de Pointe-Noire.

18 BILLION TO COMPLETE THE REFURBISHMENT OF CONGO'S LARGEST AIRPORTS

The French concession-holder Airports of Congo (AERCO) has just received a loan of 18 billion CFA francs from the Development Bank of Central African States (BDEAC) and private banks to modernise the Brazzaville, Pointe-Noire and Ollombo airports. This loan represents 56% of the total cost of the work which consists of rehabilitating the airport electrical systems, installing computer and telecommunications equipment and video surveillance cameras to improve security. In addition, the Pointe-Noire airport will also undergo work to install lighting, upgrade the runway to international standards and improve sanitation.

INNOVATION

DES REVÊTEMENTS STABILISANTS POUR LES ROUTES EN TERRE

Les autorités congolaises sont constamment à la recherche d'innovations pour la réalisation des infrastructures et l'une d'elles, un revêtement pour routes en terre dit « 3S » (solution de stabilisation des sols), est utilisée dans les départements du Pool nord et de la Cuvette. Le ministère de l'Équipement et des Travaux publics y a fait une visite en septembre dernier afin de se rendre compte des résultats de cette technique. Le produit « 3S » se veut, selon le directeur général de Sipam TP, Fernand Massala, qui s'est vu attribué en 2014 un contrat de 1 400 km de routes à travers le Congo, une réponse aux exigences édictées par les travaux d'aménagement des routes en terre. C'« est une alternative pour augmenter la durée de vie de (ces) routes ». « 3S » stabilise les routes en latérite durant la saison sèche et les imperméabilise contre les pluies, qui provoquent leur érosion. D'autres acteurs, comme ABR Contractors, ciblent l'Afrique pour écouler leurs produits stabilisants. Après s'être installée en Côte d'Ivoire puis au Togo, la société envisage de le faire au Gabon et au Congo.

STABILISING SURFACES FOR DIRT ROADS

The Congolese authorities, constantly on the lookout for infrastructure innovation, have deployed a cutting-edge dirt road surfacing material called "3S" (soil stabilising solution) in the northern counties of Pool and Cuvette. The Ministry of Infrastructure and Public Works visited the region in September in order to assess the results of this technique. The "3S" product is designed to respond to the requirements of dirt and gravel road development works, according to Fernand Massala, the CEO of Sipam TP, which was awarded a contract in 2014 for the development of 1,400 km of roads throughout Congo. "It's a viable alternative for increasing the lifespan of [these] roads." The "3S" solution stabilises laterite roads during the dry season and waterproofs them during the rainy season, when erosion occurs. Other operators, like ABR Contractors, are targeting Africa to sell their stabiliser products. Having established itself in Côte d'Ivoire and then Togo, the company plans to set up in Gabon and Congo.

EIFFAGE DÉVELOPPE UN « BITUME VERT » POUR RECYCLER LES ROUTES

Eiffage, via sa branche « infrastructures », a remporté en novembre dernier l'appel à projets européen du programme Infravation avec le « Biorepavation ». Ce projet vise à recycler les chaussées grâce à des liants issus de la biomasse végétale – ici du pin – sans avoir recours à du bitume fossile. L'entreprise française n'est pas seule dans cette aventure puisqu'elle prend place au sein d'un consortium coordonné par l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar), et composé de plusieurs centres de recherche américain, britannique et néerlandais. « L'objectif principal de Biorepavation est d'augmenter le taux de recyclage des chaussées. Aujourd'hui, ce taux est d'environ 40 %. Nous souhaiterions aller au-delà de 50 %, voire atteindre un taux de 100 % », indique François Olard, directeur à Eiffage de la recherche et de l'innovation, au site d'information lemoniteur.fr. L'intérêt du bio-liant à base de pin est qu'il se mélange bien avec un bitume recyclé, qu'il peut même remplacer. Eiffage, qui assure une part des études, participera aux phases de démonstrations grâce à ses services techniques en France, en Espagne, en Allemagne et en Afrique.

EIFFAGE DEVELOPS A "GREEN ASPHALT" TO RECYCLE ROADS

Eiffage, via its "infrastructure" arm, won last November's European Infravation programme call for tenders with its "Biorepavation" (eco-resurfacing) proposal. This project aims to recycle road surfaces using plant biomass binders – pine in this case – without having to use any fossil bitumen. The French company is not alone in this adventure; it is part of a consortium coordinated by the French Institute of Science and Technology for Transport, Development and Networks (Ifsttar) which includes several US, British and Dutch research centres. "The main objective of Biorepavation is to increase the road surface recycling rate. Currently, that figure stands at around 40%. We want to exceed 50% and even go as far as 100%," said François Olard, Eiffage director of research and innovation, to the lemoniteur.fr news site. The reason for the interest in pine-based organic binders is due to its ability to blend well with recycled asphalt, which it could potentially replace. Eiffage, which is handling some of the studies, will participate in the demonstration phases through its technical services in France, Spain, Germany and Africa.



Utilisation de la solution de stabilisation des sols par Sipam
Using Sipam, the surface stabilising solution



L'INNO print 3D en fonctionnement
- © IRCCyN

The INNO Print 3D printer at work
- © IRCCyN

UNE IMPRIMANTE 3D CAPABLE DE CONSTRUIRE UN ABRI D'URGENCE EN TRENTÉ MINUTES

Des chercheurs de l'université de Nantes (IRCCyN), en France, ont mis sur pied une imprimante capable de construire un habitat d'urgence de trois mètres de hauteur, en polyuréthane, en moins de trente minutes. Présentée en juillet dernier, INNOprint 3D veut répondre aux situations posées lors de catastrophes naturelles. « Le robot sera expédié par bateau en même temps que les conteneurs de matière première et les moyens humains des secours. En fonction de la taille souhaitée, en 20 à 30 minutes, un habitat d'urgence pourra être réalisé et utilisé pendant plusieurs mois en attendant une reconstruction plus pérenne », précise Benoît Furet, de l'équipe MO2P/Robotique de l'IRCCyN. De nombreuses sociétés et universités dans le monde travaillent depuis plusieurs années à la réalisation de maisons par le biais d'imprimantes 3D, via la technique du « contour crafting ». En mars 2014, une imprimante de trente mètres de long a réalisé dix maisons de 200 m² chacune en moins de 24 heures en Chine. L'entreprise WinSun Decoration Design Engineering Co avait alors utilisé des matériaux provenant du recyclage de fibre de verre et du ciment. Elle a annoncé avoir imprimé un immeuble de cinq étages puis une villa en 2015.

A 3D PRINTER CAPABLE OF BUILDING AN EMERGENCY SHELTER IN 30 MINUTES

Researchers at the University of Nantes (IRCCyN) in France have developed a printer capable of building an emergency three-metre-high shelter, made of polyurethane, in less than thirty minutes. Presented in July, INNOprint 3D aims to respond to natural disaster situations. "The robot will be transported by boat along with the emergency supply containers and the human rescue teams. Depending on the desired size, an emergency shelter can be created in 20 to 30 minutes, and used for several months while awaiting more permanent housing," says Benoît Ferret, of IRCCyN's MO2P/Robotics team. A large number of companies and universities worldwide have been working for several years on the creation of homes through 3D printers, using the "Contour Crafting" technique. In March 2014, a 30-metre long printer in China produced ten 200 m² houses in less than 24 hours. The WinSun Decoration Design Engineering Co used a material made from recycled fibreglass and cement. China says it also printed a five-storey building and a villa during the course of 2015.



Une route en cours de bitumage à Djambala

A road being tarred at Djambala

QUINZE KILOMÈTRES DE VOIRIES POUR GAMBOMA

15,098 kilomètres de voiries urbaines seront bientôt construits à Gamboma, dans le département des Plateaux. Ces travaux sont engagés dans le cadre de la modernisation des localités administratives du Congo, alors que le département et son chef-lieu, Djambala ont profité en 2013 de la municipalisation accélérée. Les offres relatives à la réalisation de ce projet financé par le budget de l'État ont été dépouillées le 2 décembre 2015. Six entreprises ont soumissionné pour sa réalisation, pour des propositions financières allant de 38 milliards de FCFA à 59 milliards, et des durées de réalisation d'environ douze mois.

FIFTEEN KILOMETRES OF ROAD FOR GAMBOMA

Over 15 km of urban roads will soon be built in Gamboma, in the county of Plateaux. This work is being undertaken as part of the modernisation of Congo's administrative centres, while the county and its capital, Djambala, benefited from the accelerated municipalisation process. The tenders for the construction work of this project, which is being funded by the state budget, were opened and scrutinised on 2 December 2015. Six companies were in competition for the project, with financial proposals ranging from 38 million CFA francs to 59 million CFA francs, and time frames all more or less set at twelve months.

Au cœur du ministère de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux

The inner workings of the Ministry of Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works

Originaire d'Eguindi, près de Makoua, où elle est née en 1969, Blandine Emvoulou a rapidement développé un intérêt pour le travail associatif, en particulier en milieu rural. Multicarte, son expérience l'a également conduite à s'intéresser au financement des projets et micro-projets communautaires, ainsi qu'aux questions de genre et de violences faites aux femmes.

Sortie diplômée en 1998 de l'École supérieure de gestion et d'administration des entreprises (ESGAE) de Brazzaville, elle se spécialise en obtenant par la suite un Certificat d'aptitude en informatique puis tente l'aventure à l'étranger. À Cotonou, au Bénin, elle décroche un diplôme en management et gestion de groupements coopératifs à l'Institut supérieur panafricain d'économie coopérative.

Responsable de la formation au sein de l'ONG congolaise Comptoir juridique junior (CJJ), destinée à lutter contre l'impunité et à assister juridiquement les victimes des violences, de 2008 à 2012, elle devient ensuite chef de service formation qualifiante à la direction générale de la formation qualifiante et de l'emploi. Directrice de la coopération et de l'assistance en gestion des projets à la direction générale du développement local depuis octobre 2015, elle est également coordonnatrice de l'Union des coopératives de développement d'Akwa-Opa (UCDAO) depuis 2011.



Blandine Judith Emvoulou,
la spécialiste des groupements coopératifs
Co-operative management specialist

Originally from Eguindi near Makoua, where she was born in 1969, Blandine Emvoulou quickly developed an interest in community work, especially in rural areas. As a multitasker, her experience drove her to also take an interest in community project and micro-project financing, as well as in gender issues and violence against women.

In 1998 she graduated from the Superior School of Management and Business Administration (ESGAE) in Brazzaville and then specialised by obtaining a Certificate in Computer Competency before continuing her studies abroad. In Cotonou, Benin, she earned a degree in Administration and Management of Cooperatives at the ISPEC (Pan African Higher Institute of Co-operative Economy).

She was Training Manager at the Congolese NGO Comptoir Juridique Junior (CJJ), which advocates against impunity and offers legal assistance to victims of violence, from 2008 to 2012, before becoming Head of Skills Training at the Directorate General of Skills Training and Employment. She has been Director of Cooperation and Project Management Assistance at the Directorate General of Local Development since October 2015 and coordinator of the Union of Development Cooperatives of Akwa-Opa (UCDAO) since 2011.

Né en 1960 à Makabana, Antoine Goma occupe le poste de directeur général de l'aménagement du territoire et de la prospective, au sein du MATDGGT, depuis octobre 2014. Mais, d'une manière générale, toute sa formation et sa carrière ont été orientées vers l'urbanisme et l'aménagement. Titulaire d'une maîtrise en géologie à l'université Marien Ngouabi de Brazzaville, il se spécialise et poursuit ses études à l'université de Nancy 2. Il obtient en Meurthe-et-Moselle un diplôme d'études approfondies (DEA) puis un doctorat en aménagement du territoire. La thèse qu'il y développe en 1990, toujours consultable sur le site theses.fr, est consacrée à quatre massifs forestiers lorrains.

Antoine Goma œuvre huit ans au sein de l'Office national des forêts (ONF), en France, avant de rentrer au Congo. D'abord chargé de mission en aménagement du littoral auprès du ministère des transports maritimes et de la marine marchande, il met par la suite son savoir aussi bien au service d'entreprises internationales que d'institutions gouvernementales congolaises. C'est ainsi qu'en 2009, il devient consultant du cabinet d'études EGIS International, chargé des études socio-économiques au sujet de la construction de l'oléoduc Pointe-Noire-Brazzaville et des ponts sur la Loufoula et la Libama. Responsable l'année suivante du suivi du processus de réduction des émissions dues à la dégradation des forêts pour le processus REDD+, il contribue parallèlement à la sélection du personnel sur le projet de fibre optique Central African Backbone (CAB).

Également consultant pour PNUD/Total E&P et pour la société Exxaro, il prend part en 2014 à la commission nationale chargée de la révision du code minier et à celle dédiée à l'élaboration de la politique forestière. Fort de cette riche expérience, il a rejoint le MATDGGT en 2009 en tant que chef de service de l'économie urbaine, avant de prendre la direction générale de l'aménagement du territoire. Toujours intéressé par les problématiques de gestion forestière, il est vice-président du Programme d'investissement forestier (PIF) et du Programme national d'afforestation et de reboisement (ProNAR).

Born in 1960 in Makabana, Antoine Goma has held the position of Director of MATDGGT's Planning and Forecasting department since October 2014. However, in general, his entire education and career have been orientated towards town planning and development. With a Masters in Geology from the University of Brazzaville, he specialised and continued his studies at the University of Nancy 2, in the county of Meurthe-et-Moselle in France. Here he obtained a postgraduate degree (DEA) and then a PhD in spatial planning. The thesis that he wrote in 1990 and which is still available on the website "theses.fr" is focused on four forests in Lorraine.

Antoine Goma worked at the National Forestry Office (ONF) in France for eight years before returning to Congo. He was first a project manager for coastal development at the Ministry of Maritime Transport and the Merchant Marine, before putting his knowledge at the service of both international companies and Congolese government institutions. In 2009, he became a consultant at French engineering consultancy firm EGIS International, responsible for the socio-economic studies around the construction of the Pointe-Noire-Brazzaville pipeline and the bridges over the Loufoula and Libama rivers. The following year he was put in charge of monitoring the Reducing Emissions from Deforestation and Forest Degradation process (REDD+). Simultaneously, he helped with the selection of personnel for the Central African Backbone (CAB) fiber optic project.

Also a consultant to the UNDP/Total E & P Congo and Exxaro, he was part of the 2014 national commission responsible for reviewing the mining code and of the one dedicated to the development of forest policy. On the strength of this rich experience, he joined the MATDGGT in 2009 as head of the urban economy division, before taking up the position of development director. Having remained interested in forest management issues, he is Vice President of the Forest Investment Programme (FIP) and the National Program for Afforestation and Reforestation (ProNAR).



Antoine Goma,
l'urbaniste
Town Planner

Route : quand Brazzaville se rapproche de Yaoundé

Avec l'achèvement en juillet dernier de la Route nationale 2 entre Brazzaville et Ouessou, ainsi qu'avec le bitumage en cours du tronçon Ketta-Djoum, dont le tronçon Ketta-Sembé est achevé, la capitale de la République du Congo n'a jamais été aussi proche de celle du Cameroun.

Les Routes nationales 1 et 2, qui relient Pointe-Noire à Brazzaville (en cours d'achèvement) et Brazzaville à Ouessou, doivent désenclaver au Congo les localités situées dans leur zone d'influence, mais elles constituent aussi les tronçons majeurs de routes inter-États qui doivent connecter les capitales d'Afrique centrale entre elles. *Reflét* a présenté dans ses numéros précédents les projets de routes entre le Congo et le Gabon, via Dolisie, sur 278 kilomètres jusqu'à la localité de Ndende, ainsi que le pont route-rail entre Brazzaville et Kinshasa envisagé sur le fleuve Congo. Dans ce numéro, nous vous proposons un focus sur les travaux d'aménagement du réseau routier entre le Congo et le Cameroun, dont la seconde phase a été approuvée le 21 octobre dernier par la Banque africaine de développement (BAD).

Long de 503 kilomètres au total, le projet de route Ketta (Congo)-Djoum (Cameroun) est un segment du corridor Brazzaville-Yaoundé. Lui-même long de 1 624 kilomètres, ce dernier intègre la Route nationale 2 congolaise dont le dernier tronçon, Mambili-Ouessou, a été inauguré en juillet dernier par le président

Denis Sassou N'Guesso. Il doit être édifié afin de stimuler les économies des deux pays et d'améliorer l'intégration sous-régionale en facilitant les connexions avec la RDC, le Gabon, la Guinée équatoriale et la République centrafricaine. La liaison routière Brazzaville-Yaoundé est inscrite dans le plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale (PDCT-AC), adopté en 2004 par les pays membres de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), ainsi qu'à l'agenda du NEPAD dans la région.

L'agriculture relancée, des coûts d'exploitation en baisse

Le coût de réalisation de la phase 2 du tronçon (travaux routiers, gestion, études sur le transport, préservation de la biodiversité...) Ketta-Djoum est estimé à 424 millions de dollars, financés par la République du Congo, le Cameroun et la BAD. Le projet consiste dans l'aménagement/bitumage des sections Sembé-Souanké et Souanké Ntam-frontière du Cameroun sur 143 kilomètres, auxquelles il faut ajouter l'aménagement de la bretelle Ntam-Alati sur 28 kilomètres. 135,5 kilomètres de routes sont concer-



Un tronçon de la RN2, entre Mambili et Ouessou, en cours de bitumage en 2015

Tarring the Mambili-Ouessou section of the RN2 in 2015

nés côté camerounais. Les travaux de construction du premier tronçon ont démarré le 17 mai 2012 au Congo. Ils consistent dans le bitumage des voies entre Ketta et Biessi, sur 121 kilomètres, et dans l'aménagement de la piste en terre sur la section Biessi-frontière du Cameroun sur 191 kilomètres.

Le conseil d'administration de la BAD fait remarquer que le projet de route Ketta-Djoum aura un impact positif « en termes d'accès accru aux services sociaux de base, de réduction du coût des intrants et de développement de dispositifs de commercialisation des produits », alors même que les localités traversées par cette route sont situées dans des zones économiquement fragiles. Les entreprises de transport et de transit, dont les coûts d'exploitation et de transport seront réduits, seront particulièrement favorisées, alors que les cultures vivrières et de rente devraient être relancées, espère l'institution. ■

Closing the distance between Brazzaville and Yaoundé

With the completion of National Highway 2 between Brazzaville and Ouessou in July and the ongoing tarring of the Ketta-Djoum section, the capital of the Republic of Congo is now closer than ever to that of Cameroon.

National Highways 1 and 2, connecting Pointe-Noire to Brazzaville (being completed) and Brazzaville to Ouessou, will certainly give Congo access to those localities within its area of influence. However, they also constitute the major sections of interstate highways that will ultimately connect the capitals of Central Africa to each other. Previous issues of *Reflét* have presented

road projects such as that between Congo and Gabon, via Dolisie, which runs for about 278 kilometres to the village of Ndende, as well as the planned road-rail bridge between Brazzaville and Kinshasa across the Congo River. In this issue, we offer insights into the development work of the road network between Congo and Cameroon, for which the second phase

was approved on 21 October by the African Development Bank (AfDB).

Running for a total length of 503 km, the Ketta (Congo)-Djoum (Cameroun) road project forms a section of the Brazzaville-Yaoundé corridor. This 1,624 km interstate corridor integrates Congo's National Highway 2, of which the last section, that of Mambili-Ouessou, was officially opened last July by President Denis Sassou-Nguesso. It is being built in order to boost the economies of both countries and enhance sub-regional integration by facilitating connecting routes with the DRC, Gabon, Equatorial Guinea and the Central African Republic. The Brazzaville-Yaoundé road link is included in the Central African Consensual Transport Master Plan (PDCT-AC), adopted in 2004 by the member countries of the Economic Community of Central African States (ECCAS), and included in the NEPAD agenda for the region.

Relaunching agriculture, reducing costs

The implementation costs for Phase 2 of this Ketta-Djoum section (road construction, management, transportation studies, environmental impact and preservation of biodiversity, etc.) is estimated at \$424 million, co-financed by the Republic of Congo, Cameroon and the AfDB. The project consists of the construction/paving of the Sembé-Souanké and the Souanké-Ntam-Cameroon Border sections for about 143 km, to which must be added the building of the 28 km Ntam-Alati slip road. On the Cameroon side, the project includes 135.5 km of road. Construction work on the first section began on 17 May 2012 in Congo. This consisted of tarring 121 km of road between Ketta and Biessi, and the development of 191 km of dirt road on the Biessi-Cameroon Border section.

The Board of Directors of the AfDB has emphasised that the Ketta-Djoum road project will have a positive impact "in terms of increased access to basic social services and reduced costs for inputs and the development of product marketing mechanisms" because the communities through which the road will pass are located in economically fragile areas. This will greatly benefit transport and transit companies, whose operating and transportation costs will be brought down, while the institution is hoping that the cultivation of food and cash crops will take off. ■

CHINE, RUSSIE, TURQUIE, ITALIE, FRANCE...

Le Congo entretient
et diversifie sa coopération
pour mieux se développer

Le sixième Forum sur la coopération sino-africaine, organisé les 4 et 5 décembre dernier à Johannesburg, en présence des présidents congolais et chinois, a confirmé la qualité du partenariat économique et diplomatique entre la Chine et le Congo. Cela a permis à Brazzaville de se lancer depuis une décennie dans le rattrapage de son retard infrastructurel, et depuis quelques années dans la diversification de son économie, d'entretenir ses relations avec ses nombreux autres partenaires, voire de les diversifier. C'est le cas avec l'Italie, la Russie ou encore la Turquie, dont les chefs d'entreprise sont de plus en plus intéressés par les opportunités d'investissement au Congo.

CHINA, RUSSIA, TURKEY, ITALY, FRANCE...

Congo is maintaining and
diversifying its diplomatic
relations for improved
development

The Sixth Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC) Summit, held on 4 and 5 December in Johannesburg and attended by several African Heads of State and Government, including the presidents of Congo and China, confirmed the quality of the economic and diplomatic partnership. This does not prevent Brazzaville which, for the past decade, has been carrying out infrastructure upgrades and, more recently, economic diversification, from maintaining and diversifying its relationships with other partners, including Italy, Russia, and Turkey, whose business leaders are increasingly interested in investment opportunities in Congo.



Sur un chantier de voiries à Ouesso



Jean Jacques Bouya évalue les conclusions du sommet Chine-Afrique avec l'ambassadeur de Chine au Congo, M. Xia Huang

Jean Jacques Bouya and China's Ambassador to Congo, Mr. Xia Huang, assess the conclusions of the China-Africa Summit

UN PARTENARIAT DIPLOMATIQUE FORT

« L'Afrique se bat pour la réforme du système des Nations unies, surtout pour que l'Afrique ait sa place parmi les membres permanents du Conseil de sécurité des Nations unies avec droit de veto. Sur cette position, l'Afrique a toujours été soutenue par la Chine », a rappelé le chef de l'État congolais lors du FOCAC. Ces questions avaient déjà été évoquées en juin 2014, lors de la visite d'État de Denis Sassou N'Guesso à son homologue Xi Jinping, à l'occasion des cinquante ans de relations diplomatiques entre leurs deux pays. « Nous soutenons les efforts déployés par l'Afrique pour résoudre les problèmes de l'Afrique d'une manière africaine, et nous nous tenons prêts à apporter davantage de contributions à la réalisation de la paix et du développement en Afrique », avait indiqué ce dernier. Le président congolais rappelait de son côté « la longue lutte » qui a permis « d'obtenir le respect des droits de la Chine à siéger comme membre permanent au sein du Conseil de sécurité des Nations unies ».

Route nationale 1, Route nationale 2, chantiers de la municipalisation accélérée, aéroports, barrages hydroélectriques, logements administratifs et sociaux, hôpitaux..., il est difficile de ne pas trouver l'empreinte d'une entreprise publique ou privée chinoise dans les infrastructures réalisées au Congo depuis une dizaine d'années. Et pour cause, Pékin est devenue dans ce laps de temps l'un des principaux partenaires économiques de Brazzaville. Depuis 2006 et la signature d'un partenariat stratégique entre les deux pays, on estime à mille milliards et 324 millions de FCFA le montant des investissements réalisés par la Chine en République du Congo. Des sommes déboursées dans le cadre de ce partenariat, sous forme de prêts préférentiels ou concessionnaires voire, dans des cas plus limités, sous forme de dons.

Une base infrastructurelle reconstituée en une décennie

Le sixième Forum sur la coopération entre la Chine et l'Afrique (FOCAC), organisé les 4 et 5 décembre dernier à Johannesburg, en présence, notamment, du président Denis Sassou N'Guesso et auquel le ministre en charge de l'Aména-

Chine : après les infrastructures, un partenaire pour la diversification de l'économie congolaise

gement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, Jean Jacques Bouya, a permis de confirmer la qualité exceptionnelle de cette coopération. Il a également permis aux autorités congolaises et à leurs homologues de réfléchir à la manière dont celle-ci peut évoluer. Le Congo a largement rattrapé son retard infrastructurel depuis dix ans, en construisant des routes, des structures énergétiques et hydrauliques ou encore des voiries urbaines. Cette base infrastructurelle désormais disponible, les autorités cherchent à l'exploiter afin qu'elle génère des revenus. Elle a besoin pour cela que le génie entrepreneurial congolais s'exprime, mais aussi du soutien de ses partenaires internationaux pour l'aider à diversifier son économie, et notamment à l'industrialiser.

Diversifier et industrialiser l'économie congolaise

Le président congolais a lui-même indiqué sa volonté de voir la Chine continuer à accompagner les pays africains dans l'équipement en infrastructures, mais aussi dans l'agriculture, l'appui aux transferts de technologies, à la formation qualifiante et à l'industrialisation. Le

ministre chinois des Affaires étrangères, Wang Yi, a déclaré que son pays allait soutenir la modernisation de l'agriculture et l'accélération de l'industrialisation de l'Afrique, préconisant même de délocaliser certaines de ses entreprises de haute technologie et de haute intensité de main-d'œuvre sur le continent. Un prêt de soixante milliards de dollars de la Chine à l'Afrique a déjà été annoncé pour y contribuer. Le chef de l'État chinois, qui a également évoqué le soutien de son pays au programme d'industrialisation de l'Afrique, a annoncé l'envoi sur le continent de 30 000 agronomes pour faire face aux enjeux du secteur.

Des projets en cours de discussion

Plusieurs nouveaux projets initiés par Brazzaville ont d'ores et déjà reçu l'assentiment de Pékin. Il s'agit de la troisième phase de la couverture nationale en télécommunications, de la construction d'un port minéralier à Pointe-Noire, de la réhabilitation du Chemin de fer Congo-Océan, de la construction des sièges des deux chambres du Parlement ou encore du passage de la télévision analogique au numérique. La partie congolaise invite par ailleurs les entreprises chinoises à investir directement dans ses quatre Zones économiques spéciales de Maloukou, au nord de Brazzaville, Pointe-Noire, Oyo-Ollombo et Ouessou.



Un ouvrier sur le chantier de la centrale hydroélectrique de Liouesso



Podium du tournoi de tennis de table des XI^{èmes} Jeux africains

The table tennis medallists at the 11th All Africa Games.

Un mastodonte bancaire chinois s'installe à Brazzaville

En attendant d'avancer sur tous ces dossiers, l'installation d'Agricultural Bank of China au Congo, via une filiale nouvellement constituée, la Banque sino-congolaise pour l'Afrique (BSCA Bank), en septembre dernier, est déjà un signe important pour le paysage économique national. Il s'agit de la première implantation en Afrique du groupe bancaire chinois, dont les actifs se sont chiffrés à 2 200 milliards d'euros en 2014 et les bénéfices à 24,86 milliards d'euros. Dotée d'un capital de 53 milliards de FCFA

(80,8 millions d'euros), BSCA Bank est détenue à 50 % par Agricultural Bank of China, aux côtés de l'État congolais (21,5 %), d'opérateurs privés congolais (12 %), de la Société nationale des pétroles du Congo (15 %) et du groupe chinois MagMinerals Potasses Congo (1,5 %), actif dans le sud du pays, selon les informations rapportées par la presse congolaise. La nouvelle entité, qui en est encore aux phases préliminaires de son installation dans le pays, dispose d'un siège provisoire à Brazzaville, dans l'attente de la construction d'un siège officiel dont les travaux, lancés en juillet dernier, devraient être achevés mi-2017. ■

LA CHINE, UN PARTENAIRE – ÉGALEMENT – SPORTIF AUX XI^{ES} JEUX AFRICAINS

Le tennis de table a été la meilleure discipline congolaise durant les XI^{èmes} Jeux africains organisés à Brazzaville en septembre dernier. La Fédération nationale a reçu l'aide active de ressortissants chinois qui ont joué sous les couleurs nationales. Sur les sept médailles d'or mises en jeu, le Congo en a remporté trois. Chez les messieurs, une finale a même opposé deux paires sino-congolaises, à savoir Saka Saraju et Idowu Sayeed contre Hu Bin et Wang Jianan ; ces derniers l'ont remportée. Si les dirigeants de la Fédération nationale de tennis de table apprécient ces gestes de fraternité entre les deux peuples, ils réfléchissent également à la formation des sportifs nationaux en les envoyant s'entraîner dans l'Empire du Milieu.

China:

after infrastructure, a partner to Congo's economic diversification

From National Highway 1, National Highway 2, accelerated municipalisation projects, airports and hydroelectric dams, to administrative buildings, social housing, hospitals, and more, the imprint of Chinese public or private undertakings can be found in most of Congo's infrastructure projects achieved over the past ten years. The reason for this is that, during this time, Beijing has become the main economic partner of Brazzaville. Since 2006 and the signing of a strategic partnership between the two countries, China's investment in the Republic of Congo is estimated at one trillion and 324 million CFA francs. Disbursements of the sums that constitute this amount, within the framework of the partnership, have been made mainly in the form of preferential loans and, in fewer cases, as grants.

An infrastructural base reconstituted in 10 years

The Sixth Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC), held on 4 and 5 December in Johannesburg, which was attended by President Denis Sassou-Nguesso and his Minister for Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works, Jean Jacques Bouya, confirmed the exceptional quality of this cooperation. It also enabled the Congolese authorities and their counterparts to consider how this cooperation can evolve in the future. Congo has largely caught up on its infrastructure deficit over the past ten years by building roads, energy and water facilities and urban road networks through its accelerated municipalisation programme. Now that it is up and running, the government is seeking ways in which this infrastructural base can become a generator of revenue. For this to happen, Congo's entrepreneurial genius must come into play, while the support of its international partners helps to diversify its economy, particularly through industrialisation.

Diversify and industrialise Congo's economy

Congo's President himself has stated his desire to see China continue to support African countries in their infrastructure development, as well as in their agricultural transformation, technology transfer, vocational skills training and industrialisation. Chinese Minister of Foreign Affairs, Wang Yi, said that his country would support Africa's agricultural modernisation and contribute to its accelerated industrialisation, even recommending that some of China's high-tech and labour-intensive companies delocalise to the continent. China's US\$60 billion aid package for Africa will finance a broad range of programmes to help the continent build infrastructure, industrialise, modernise its agricultural production, boost capacity of its workers, and improve health care. China's President Xi Jinping also announced he would be sending 30,000 agronomists to address industry issues.

Projects under discussion

Several new projects initiated by Brazzaville have already received the go-ahead from Beijing. They include the third phase of the nationwide telecommunications coverage, the construction of a mineral port at Pointe-Noire, the rehabilitation of the Congo-Ocean Railway, the building of the seats of both Houses of Parliament and even the transition from analogue to digital television. Congo has also encouraged Chinese companies to invest directly in its four Special Economic Zones in Maloukou, north of Brazzaville, Pointe-Noire, Ouessou and Oyo-Ollombo.



Deux ouvriers congolais et chinois sur le chantier du stade de Sibiti

Chinese and Congolese labourers on the Sibiti stadium construction site

CHINA, ALSO A PARTNER ON THE PLAYING FIELD IN THE 11TH ALL AFRICA GAMES

During the 11th All Africa Games hosted by Brazzaville in September 2015, Congo excelled at table tennis. The National Federation benefited from the active assistance of Chinese players who joined the Congolese team. Of the seven gold medals up for grabs in this discipline, Congo won three. The men's doubles final even pitted two China-Congo teams against each other, namely Saka Saraju and Saheed Idowu against Hu Bin and Wang Jianan, who took the gold. The heads of the National Table Tennis Federation appreciate these gestures of fraternity between the two peoples and are thinking about improving their national players' performance by sending them to train in China.

A STRONG DIPLOMATIC PARTNERSHIP

"Africa is struggling to reform the United Nations system, especially so that Africa has its place among the permanent members of the UN Security Council with veto power. On this position, Africa has always been able to count on China's support," said Congo's Head of State during the FOCAC. These issues had already been raised in June 2014 during President Denis Sassou-Nguesso's state visit to his counterpart Xi Jinping on the occasion of the fifty years of diplomatic relations between their two countries. "China supports the settlement of African issues by Africans in the African way and we stand ready to take an active part in Africa's effort in capacity building for maintaining and strengthening peace and support Africa and its endeavours to speed up development," said President Jinping. On his side, the Congolese president recalled the "long struggle" that led to China's "right to sit as a permanent member of the UN Security Council."



A Chinese banking behemoth sets up in Brazzaville

In the meantime, whilst awaiting progress on all these projects, the Agricultural Bank of China has set up offices in Congo-Brazzaville, through its newly incorporated subsidiary, Banque Sino-Congolaise pour l'Afrique (BSCA Bank). This is the Chinese banking group's first permanent set up in Africa. The bank has assets amounting to 2.200 billion Euros and recorded profits of 24.86 billion Euros in 2014. With a capital of 53 billion CFA francs (80.8 million Euros), BSCA Bank is 50% owned by the Agricultural Bank of China, with the balance shared amongst the government of Congo (21.5%), private Congolese operators (12%), state oil company Société Nationale des Pétroles du Congo (15%) and Chinese company MagMinerals Potasses Congo (1.5%), operational in the south of the country, according to media reports in Congo. The new entity, which is still in the preliminary stages of setting up in the country, has temporary headquarters in Brazzaville, pending the delivery of its official offices, on which building work began last July and is scheduled for completion in mid-2017. ■

Entretiens entre des délégations chinoises représentées au sommet

Chinese delegations in discussion at the China-Africa Summit

La Turquie passe à l'offensive

Le Congo multiplie les rapprochements diplomatiques avec des partenaires à même de contribuer à son développement économique. C'est le cas avec l'Italie, déjà bien présente dans l'industrie pétrolière, mais aussi avec la Russie ou encore la Turquie, dont les patrons découvrent les opportunités d'investissements en République du Congo et commencent à y réaliser des projets.

Diljan et Yekjan Yuzal sont à peu près détendus cette après midi du mois de décembre dernier, au café du lobby de l'hôtel Radisson Blu de Brazzaville. À peu près, car la tâche colossale qu'ils ont entrepris de remplir voilà plusieurs mois n'est pas encore complètement achevée. Ce sont eux qui réhabilitent l'un des plus célèbres hôtels de la capitale congolaise, le M'Bamou Palace, aujourd'hui géré par le groupe hôtelier Carlson Rezidor et devenu Radisson Blu, après que plusieurs sociétés ont tenté de le faire sans pouvoir mener leur mission à terme.

Ils ont créé en 2014 la société Anonim Congo Construction, en lien avec un géant du BTP turc, et ont décroché le marché du M'Bamou Palace auprès du ministère des Travaux publics congolais. La société des deux compères, frères à la ville, a récupéré le chantier situé en plein cœur de la ville, sur les rives du fleuve Congo et avec une vue imprenable sur la capitale voisine, Kinshasa, en 2014. Mais ils ont passé quatre mois à le nettoyer et à tenter de résoudre les tracas qu'ils y ont découverts sur le tard. Des modifications ont été nécessaires sur le projet afin que l'hôtel M'Bamou Palace soit reconnu et considéré par les opérateurs internationaux comme un cinq étoiles. L'objectif qui leur a pourtant été fixé est ferme : livrer l'hôtel avant le début des Jeux africains 2015 de Brazzaville, organisés en septembre dernier. Supervisés par Bureau Veritas avec des normes strictes. La société Anomin Congo Construction a rempli sa mission.

Un hôtel éco-friendly

350 à 400 employés congolais et 200 expatriés ont travaillé d'arrache-pied à la réalisation de cet exploit. Si les travaux se poursuivent aujourd'hui, c'est parce que des extensions de dernière minute ont été réclamées, dont une piscine, un restaurant, La Paillote, une marina, un parking souterrain, un night-club ou encore une salle de banquet pouvant accueillir 800 personnes. Le premier événement prévu dans cette dernière concernera la célébration de la Journée mondiale de la femme, en mars prochain. Anonim Congo Construction n'a pas lésiné sur les moyens. Les matériaux et les technologies les plus modernes ont été utilisés pour la rénovation du bâtiment. La direction de l'hôtel espère même pouvoir être gratifiée dès le mois de juin prochain du « Green Key », un éco-label international destiné aux installations touristiques qui promeut le tourisme durable.

Des relations anciennes

La coopération formelle entre le Congo et la Turquie a été conclue en 1982, mais elle a connu une impulsion en 2012 suite à la visite du président Denis Sassou N'Gusso à



Les frères Yuzal

The Yuzal brothers

Ankara. Le tout premier ambassadeur de la Turquie en République du Congo avec résidence à Brazzaville, Can Incesu, a présenté en décembre 2014 ses lettres de créances au chef de l'État. Le ministre, Jean Jacques Bouya, a de son côté effectué une visite de travail sur les rives du Bosphore du 2 au 4 février 2015. Il y avait alors rencontré le vice-Premier ministre, M. Numan Kurtulmus, le ministre turc de l'Environnement et de l'Urbanisme, M. Idris Gulluche, et le PDG d'Eximbank Turquie, M. Hayrettin Kaplan. Sa discussion avec ce dernier avait porté sur la possibilité d'imaginer des mécanismes de financement innovants dans le domaine des infrastructures. Les projets de route de contournement des villes de Brazzaville et de Pointe-Noire, le développement immobilier, la cité gouvernementale et le centre des affaires de Brazzaville avaient été évoqués.

Création d'un conseil d'affaires turco-congolais

C'est dans la zone de Kintélé, à une vingtaine de kilomètres au nord de Brazzaville, où une nouvelle cité est en train de sortir de terre autour du complexe sportif, qu'une autre entreprise turque est en train de mener à bien des travaux infrastructurels. Summa, un géant du BTP créé en 1989 à Ankara, réalise un centre de congrès sur une surface de huit hectares. La plus grande salle de conférence devra accueillir 1 500 personnes, alors que le projet comporte également la réalisation d'un hôtel de luxe. Signe que les relations économiques entre le Congo et la Turquie se développent, les deux pays se sont mis d'accord pour la création d'un conseil d'affaires turco-congolais au sein du DEIK (Conseil des relations économiques extérieures), en novembre dernier, à l'occasion du premier forum Investir au Congo Brazzaville, organisé au Palais des congrès. Cette organisation patronale qui regroupe plus de 700 grandes entreprises a pour objectif de développer les activités du secteur privé turc à l'international. Les groupes de BTP Yenigun et son homologue Meta, ou encore la société Utku, spécialisée dans la réalisation de centrales hydroélectriques et dans l'énergie solaire, ont déjà fait part de leur intérêt pour le Congo. ■

The planned Kintélé Convention Centre to be built by Turkish company Summa

UN OLÉODUC INTER-CONGOLAIS CONSTRUIT PAR LA RUSSIE ?

Entre le Congo et la Russie, qui entretiennent des relations diplomatiques depuis 1964, le dossier chaud du moment concerne la construction d'un oléoduc entre Pointe-Noire et Ouesso, en passant par Brazzaville. Les experts des deux pays sont mobilisés par ce projet d'infrastructure qui doit permettre une meilleure distribution des produits pétroliers entre le port congolais et les autres villes du pays. Les deux parties ont évoqué la question en septembre dernier, lors de l'évaluation des conclusions de la 3^e commission mixte de leur coopération économique. La délégation congolaise était conduite par le ministre à la présidence chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux (MATDGGT), coprésident de la commission mixte du Congo, Jean Jacques Bouya, alors que celle de la Fédération de Russie était dirigée par le secrétaire d'État, vice-ministre de l'Énergie, coprésident de la commission mixte de Russie, Youri Senturin. « Nous ferons en sorte que la signature des documents nécessaires à la réalisation de ce projet intervienne dans les plus brefs délais », a assuré ce dernier. Les études de faisabilité de l'infrastructure étant largement avancées, le document final devait être disponible en décembre 2015. Des accords liés à l'agriculture, à la protection des investissements ou encore à la formation doivent également être signés entre les deux pays.



Jean Jacques Bouya et le secrétaire d'État du ministère de l'Énergie russe évoquent les conclusions de la 3^e commission mixte congo-russe

Jean Jacques Bouya and the Russian Secretary of State for the department of energy present the conclusions of the 3rd Congo-Russian Joint Commission

A NEW PIPELINE WITH RUSSIAN EXPERTISE

The hot topic of the moment between Congo and Russia, who have maintained diplomatic relations since 1964, is the construction of an oil pipeline between Pointe-Noire and Ouesso, via Brazzaville. This infrastructure project, which will enable a better distribution of petroleum products between the Congolese port and other cities, has mobilised experts from both countries. The two parties discussed the issue in September, whilst assessing the conclusions of the third Joint Commission on Economic Cooperation. The Congolese delegation was led by Jean Jacques Bouya, Minister at the Presidency for Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works (MATDGGT), who is Co-Chair of the Joint Commission of Congo, while the Russian delegation was led by Mr. Yuri Senturin, Secretary of State and Deputy Minister of Energy, the Co-Chair of the Joint Commission of Russia. "We are doing our utmost to ensure that, in the shortest possible time, the documents necessary for the implementation of this project are signed," said Mr. Senturin. With the infrastructure feasibility studies well underway, the final document should be available in December 2015. Agreements concerning agriculture, investment protection and training should also be signed by the two countries.

AN ITALIAN TRANSPORT PLAN FOR CONGO

A delegation of Italian businessmen led by Mr. Andrea Mazzela, the Italian Ambassador to Congo, attended the Invest in Congo Brazzaville Forum in November. They presented a proposal for investing in Congo's rail and inland waterway transport systems to the Minister at the Presidency for Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works (MATDGGT), Jean Jacques Bouya. The proposal concerns, in particular, the development of the link up of the Congo-Ocean Railway (CFCO) to the Congo River and the rehabilitation of several sections, while bringing improvements to safety on the lines. The project also includes a railway line connecting Brazzaville to the new town of Kintélé, currently under construction (sports complex, university, housing, etc.). A new seven-kilometre viaduct, officially opened on the occasion of the 11th All Africa Games, already goes to this area, allowing motorists to avoid the traffic jams in the northern districts. The Italian plan presented last November also tackles expanding the capacity of the autonomous port of Pointe-Noire, through widening the quay to over 700 metres, and developing the potential of the Loukoléla, Makotipoko and Mossaka secondary ports by building container terminals and areas for fisheries and tourism. Congo has had diplomatic relations with Italy since 1968. Earlier this year, a delegation of businessmen led by Deputy Minister for Economic Development, Carlo Calenda, had already visited Congo and studied the investment potential, especially in the Brazzaville, Pointe-Noire and Oyo-Ollombo Special Economic Zones.



UN PLAN DE TRANSPORT ITALIEN POUR LE CONGO

Une délégation d'hommes d'affaires italiens venus participer au forum Investir au Congo Brazzaville, en novembre dernier, a présenté un projet d'investissement dans les transports ferrés et fluviaux au ministre à la Présidence en charge de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux (MATDGGT), Jean Jacques Bouya. Conduite par Andrea Mazzela, ambassadeur d'Italie au Congo, celle-ci propose notamment de développer l'interconnexion du Chemin de fer Congo-Océan (CFCO) au fleuve Congo et d'en réhabiliter plusieurs portions, tout en améliorant la sécurité sur les lignes. Le projet prévoit également de connecter Brazzaville à la future nouvelle ville de Kintélé (complexe sportif, université, logements...) par une ligne ferroviaire. Un viaduc de sept kilomètres inauguré à l'occasion des XI^{èmes} Jeux africains permet déjà de rejoindre cette zone en évitant les bouchons des quartiers nord. Le plan italien présenté en novembre dernier envisage également l'approfondissement des capacités du port autonome de Pointe-Noire, en élargissant le quai sur plus de 700 mètres, et le développement des potentialités des ports secondaires de Loukoléla, Makotipoko et Mossaka en y installant des terminaux à conteneurs et des zones de pêche et de tourisme. Le Congo entretient des relations diplomatiques avec l'Italie depuis 1968. Au début de l'année, une délégation d'hommes d'affaires conduite par le vice-ministre chargé du développement économique, Carlo Calenda, avait déjà visité le Congo et ses potentialités d'investissement, notamment dans les Zones économiques spéciales de Brazzaville, Pointe-Noire et Oyo-Ollombo.

Jean Jacques Bouya et le vice-ministre italien chargé du Développement économique, Carlo Calenda, visitent une usine dans la ZES d'Oyo-Ollambo

Jean Jacques Bouya and the Italian Deputy Minister for Economic Development, Carlo Calenda, touring a factory in the Oyo-Ollombo SEZ

Turkey ramps up its investment

Congo is increasing its diplomatic relations with partners to such an extent that they are contributing to its economic development. Such is its relationship with Italy, a country already present in Congo's oil industry, as well as with Russia and Turkey, whose business leaders are discovering worthwhile investment opportunities in the country and setting up operations.

Diljan and Yekjan Yuzal seem almost relaxed this Thursday in December, in the coffee bar of the lobby of the Radisson Blu Hotel in Brazzaville. Almost but not quite, because the huge task they undertook several months ago is not yet fully completed. They are responsible for the renovation of one of this capital city's most famous hotels, the M'Bamou Palace, now owned by the Carlson Rezidor hotel group and recently renamed Radisson Blu. Many companies have attempted to take on this challenge but none had been successful in seeing it through.

In 2014 they created Anonym Congo Construction a subsidiary of a Turkish construction giant, and clinched the M'Bamou Palace contract with Congo's Ministry of Public Works. The two brothers took over the renovation project for this hotel in the heart of the city, on the banks of the Congo River and with stunning views of neighbouring DRC's capital, Kinshasa, in 2014. However, they have spent four months on cleaning it up and trying to resolve the hassles that have gradually come to light. Yet the objective that was set for them was clear: deliver the hotel before the 2015 All Africa Games held in September in Brazzaville. Overseen by Bureau Veritas, and to the highest possible standards, the two young

Turkish businessmen have fulfilled their mission.

An eco-friendly hotel

It took 350 to 400 Congolese employees and 200 foreign labourers working flat out to achieve this feat. They are still busy with the last-minute extensions requested by the client, such as the swimming pool, the La Paillote restaurant, a night club and an 800-guest capacity banquet hall. The first event scheduled to take place in this banquet hall is the "International Women's Day" celebration in March 2016. Anonym Congo Construction is by no means skimping on resources. The most up-to-date materials and cutting-edge technologies have been used for the renovation of the building. The hotel management even hopes to be rewarded as early as June with the "Green Key", an international eco-label for tourism facilities that promote sustainable tourism.

A well-established relationship

The formal cooperation between Congo and Turkey was signed in 1982, and was given a boost in 2012 following President Denis Sassou-Nguesso's visit to Ankara. The first-ever Turkish ambassador to the Republic of Congo with residence in Brazzaville, Can Incesu, presented his credentials to Congo's Head of State in



Vue de Kinshasa depuis la « penthouse » de l'hôtel Radisson

December 2014. MATDGGT Minister, Jean Jacques Bouya, in turn, undertook a working trip along the banks of the Bosphorus from 2 to 4 February 2015. During this trip he met with Deputy Prime Minister Numan Kurtulmus, Turkish Minister of Environment and Urban Development, Mr. İdris Güllüce and the CEO of Eximbank Turkey, Mr. Hayrettin Kaplan. His discussions with Mr. Kaplan focused on the possibility of devising innovative financing mechanisms in the area of infrastructure. Some of the infrastructure projects discussed during their meeting were the Brazzaville and Pointe-Noire bypasses, real estate development, the government administration buildings and the Brazzaville Business Centre.

Creating a Turkish-Congolese business council

Another Turkish company is currently carrying out infrastructure work in the Kintélé area, about twenty kilometres north of Brazzaville, where a new city is being built around the sports complex.

View of Kinshasa from the "penthouse" of the Radisson Hotel

Summa, a BPW behemoth established in 1989 in Ankara, is building a convention centre on eight hectares, in which the largest conference room will accommodate 1,500 people. The project also includes the construction of a luxury hotel. Another sign of the strengthening of economic relations between Congo and Turkey is an agreement between the two countries for the creation of a Turkish-Congolese business council within the DEIK (Foreign Economic Relations Board) in November, at the first Invest in Congo Brazzaville Forum held at the convention centre. This Turkish employer organisation, which comprises over 700 major companies, aims to develop the activities of the Turkish private sector abroad. The Yenigün construction group and its counterpart Meta, and Utku, which specialises in the construction of hydroelectric power plants and in solar power, have already expressed their interest in Congo. ■

Entrée de l'hôtel Radisson /
Vue aérienne de la ZES de Maloukou

Entrance to the Radisson Hotel /
Aerial view of the Maloukou SEZ



Asli Onay

Profession : Consultante de la Turquie aux Grands Travaux

Dans quelles conditions avez-vous rencontré les équipes du MATDGGT ?

Nous avons fait connaissance en avril dernier lors de la Deuxième Session de la Commission Economique Mixte entre le Congo et la Turquie, qui se déroulait à Ankara, en Turquie. Après la réunion de la Commission, nous avons eu un entretien avec le Ministre M. Bouya, il m'a expliqué que le Congo souhaitait développer ses relations avec la Turquie et nous avons déterminé une manière de travailler ensemble. Cela a abouti à un contrat de conseil, assistance et recherche d'investisseurs turcs. Je suis aussi chargée de rédiger les « passeports » de projets thématiques (énergie, CFCO, routes...). Je récupère les informations auprès des différents départements et j'essaie de les placer dans un cadre général de façon à ce qu'en un clin d'œil, un investisseur puisse comprendre non seulement l'objet lui-même du projet mais aussi le cadre dans lequel il s'inscrit.

Comment améliorez-vous les relations avec vos homologues turcs ?

J'essaie d'accompagner les délégations officielles et privées. Je leur explique la situation économique, politique, l'environnement des affaires... puis nous passons à l'étape des projets, selon les secteurs, qui pourraient les intéresser. J'essaie aussi d'assurer la prise de rendez-vous, notamment avec les représentants du gouvernement, quand cela est nécessaire. Pour cela, dès que le volet gouvernemental turc est concerné, je travaille avec l'ambassade de Turquie. Je suis également les événements internationaux afin de faire part aux investisseurs Turcs de quelle façon le Congo s'y insert. C'est notamment le cas dans le développement des énergies renouvelables, qui constitue un des domaines que je désire développer

et pour lequel des projets existent d'ores et déjà.

Les délégations vous contactent-elles directement ?

Deux mois après que M. Bouya m'ait recrutée, j'ai réalisé une mission d'un mois en Turquie pour rencontrer des responsables des ministères, des associations d'hommes d'affaires et des entreprises privées. Je leur ai expliqué la nouvelle approche du Congo vis-à-vis de la Turquie, qui souhaite elle-même développer ses relations avec l'Afrique, ainsi que mon rôle auprès du MATDGGT. Désormais, ils me contactent lorsqu'ils désirent réaliser une visite. Parfois, c'est l'ambassadeur de Turquie qui les oriente vers moi.

Quels sont les retours de vos interlocuteurs depuis six mois ?

J'ai remarqué lors de ma mission en Turquie que beaucoup d'entrepreneurs veulent venir, mais qu'ils ne savent pas toujours par quelle porte entrer pour avoir les informations, préparer leurs visites sur le terrain, organiser des RDV, récupérer des informations sur les secteurs qui les intéressent. Désormais, dès qu'une entreprise me contacte, je peux immédiatement lui dire si des projets existent dans son domaine d'activité. Si c'est le cas, je leur propose de prendre des RDV. Le retour de ces personnes, car nous avons déjà reçu des délégations, est que nous leur facilitons beaucoup leur travail, et qu'elles nous recontacteront.

Le ministre avait perçu les blocages que vous contribuez à atténuer ?

Oui je le pense, car c'est un homme de vision. Le Congo souhaite diversifier ses partenaires. Créer ce genre de fonction, et ça n'est qu'un début, y participe. ■

Depuis l'été 2015, Asli Onay travaille à mettre de l'huile dans les rouages des relations turco-congolaises. Résidente à Brazzaville et employée par le MATDGGT, elle contribue à orienter les officiels et les entrepreneurs turcs à la recherche d'opportunités d'investissement au Congo. C'est le ministre lui-même qui a eu l'idée de créer cette fonction... et ça marche. Asli Onay, traductrice, fondatrice-directrice générale d'une entreprise de conseil basée à Ankara, spécialisée en développement rural, nous dit comment.



Asli Onay

Turkey's "go-to" person in the MATDGGT

How did you first come into contact with the MATDGGT team?

We met last April at the Second Joint Commission for Cooperation between Congo and Turkey, held in Ankara. I'd been working as a consultant with the Turkish Ministry of Economy for a long time and I occasionally handled translation at meetings. After the commission, Mr. Bouya got in touch with me, telling me that Congo wanted to develop its relations with Turkey and so we devised a way of working together. This resulted in a contract that covers consulting, assistance and the search for Turkish investors. I am also responsible for creating the "passports" for thematic projects (energy, the CFCO, roads, etc.). Most of the ministries I work with already have such specifications, but I try to put them into a general framework so that, in a flash, an investor is able to understand the project as well as the context in which it operates.

How do you improve relations with your Turkish counterparts?

I try to accompany private and official delegations. I explain the economic and political situation, the business climate and environment... and then we move on to the next step, which is presenting the projects in the sectors that might interest them. I also try to arrange and confirm their meetings, especially with government officials, when necessary. For this, when the Turkish

government component is concerned, I work with the Turkish Embassy. I also monitor international events to show how Congo fits in, such as at COP 21: Congo is concerned with the development of renewable energy, and projects in these areas exist.

Do the delegations contact you directly?

When Mr. Bouya recruited me, I undertook a month-long mission to Turkey where I met with officials from the various ministries and heads of business associations. I explained Congo's new approach with regard to Turkey, which itself wants to develop its relations with Africa, and my role with the MATDGGT. Since then, they contact me when they are planning a trip to Congo. Sometimes it's the Turkish ambassador who puts them in touch with me.

What has the feedback been like for the past six months?

I noticed during my mission to Turkey that there are a great number of business people who want to come to Congo, but that they do not know how or where to find the information on the sectors that interest them, how to prepare their field visits or arrange meetings, never mind the language barrier. Now, when a business manager gets in touch with me, I can tell him immediately whether there are existing projects in his field. If there are, I offer to set up a meeting for him. The feedback from these people, as we have already received several delegations, is that we make their work much easier and that they will contact us again.

Was the Minister aware of the problems that you are helping to mitigate?

Yes, I think so, because he is a man of vision. It's all very well to say that we want to diversify our partners, but we have to act on that. Creating this kind of position is not only a start, it definitely contributes. ■

Jean Jacques Bouya en concertation avec une délégation officielle turque

Jean Jacques Bouya in consultation with an official Turkish delegation

LA BOUENZA À SON TOUR MUNICIPALISÉE

Le département de la Bouenza accueille la dernière édition de la municipalisation accélérée. Cette région peuplée, traditionnellement agricole, profite déjà de l'ouverture partielle de la Nationale 1 pour exporter ses produits. Elle va également renouer avec son passé industriel grâce à l'ouverture en 2016 de la plus grande cimenterie du pays.



Chantier de l'hôpital de Madingou

The Madingou hospital building site

Deux villes vont particulièrement profiter des bienfaits de la municipalisation accélérée du département de la Bouenza. Son chef-lieu, Madingou, et Nkayi, la plus grande ville de la région qui fait office de capitale économique.

Difficile d'imaginer, ce 2 décembre 2015, que dans huit mois le Congo va célébrer sa fête de l'indépendance à Madingou. Le rouge de la latérite qui partout dans la ville tapisse le sol crée un contraste de couleurs heureux avec le vert des arbres, qui font une ombre bienvenue, et le bleu azur du ciel. S'il est possible de profiter du paysage champêtre autour de la mairie, c'est parce que la pluie qui vient de cesser n'a pas été assez forte pour former des flaques de boue et qu'il ne fait pas encore assez chaud pour que la latérite se transforme en poussière. Alors oui, dans huit mois, toute la place sera bitumée, de même que 17 kilomètres de voiries dans ce chef-lieu du département de la Bouenza, le douzième et dernier à profiter du processus de municipalisation accélérée du Congo (VOIR ENCADRÉ).

Depuis le début de l'année, les appels d'offres se multiplient afin de désigner

les entreprises adjudicataires des chantiers mis en jeu, selon les termes du code des marchés publics adopté en 2009. Le 10 avril dernier, il s'est agi des offres relatives à la construction et l'équipement des hôtels de ville et des résidences des mairies et secrétaires généraux de Madingou, mais aussi Loudima et Bouansa. Le 20 mai, c'est le dépouillement des offres dédiées à l'hôtel de la préfecture, aux résidences du préfet et au secrétaire général qui a été organisé au ministère en charge de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux (MATDGGT), à Brazzaville, de même que les travaux d'aménagement et de bitumage des voiries urbaines de Madingou. En juillet, ce fut au tour du tribunal de grande instance de la même ville.

En ce mois de décembre, l'un des bâtiments dont la construction est la plus

150 PROJETS RETENUS POUR LA BOUENZA

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 visité du 22 au 24 septembre 2015 des sites où seront érigées les infrastructures retenues dans le cadre de la municipalisation accélérée de la Bouenza. Plus de 150 projets l'ont été au total, parmi lesquels les projets dits grands travaux, liés étroitement à la fête de l'indépendance (palais présidentiel, stade, boulevard servant au défilé, aéroport), et les projets préfectoraux, qui concernent la construction des établissements d'enseignement primaire et secondaire, des centres de santé intégrés, des commissariats de police ou encore des logements de fonction. M. Bouya a présidé la cérémonie de mise en place de la Commission technique départementale de suivi de la municipalisation, que dirige le préfet Célestin Tombé-Kendé, ainsi que le Comité technique de suivi des travaux, dirigé par le ministre de l'Agriculture et de l'Élevage, Rigobert Maboundou.



Briques de terre prêtes à être vendues

Clay bricks ready for market



Chantier du château d'eau de Nkayi

The Nkayi water tower being built

avancée est l'hôpital général. Il est élaboré par Asperbras à l'image des douze autres structures hospitalières édifiées dans le pays par l'entreprise brésilienne. Celui de Madingou fait partie de ceux dont les travaux sont proches d'arriver à leur terme. L'extérieur des structures devrait être finalisé au début de l'année 2016, pour un chantier qui a démarré en mars 2014. La construction du palais présidentiel, qui devra être prêt pour le 15 août 2016, a aussi démarré, tout comme celle des mairies d'arrondissements, que bâtissent des sociétés congolaises de plus en plus nombreuses à remporter des appels d'offres.

Le stade et ses annexes pourraient rapidement devenir un lieu de rendez-vous pour les enfants des deux quartiers de la ville.

Les deux Madingou bientôt reliés ?

L'hôpital, de même que le futur stade de 7 000 places à côté duquel il est érigé, a une particularité. Il se situe à équidistance entre les deux « centres » du chef-lieu de la Bouenza qu'il doit contribuer ainsi à rapprocher : « Madingou Poste », qui a un caractère administratif, et « Madingou Gare », plus commercial. Les deux pôles ont été construits à l'origine autour de ces deux services publics. Sans doute les urbanistes pensaient-ils que la démographie allait finir par naturellement provoquer leur jonction. Mais ça n'est pas encore le cas et les deux Madingou sont connectés par une longue route que sillonnent les taxis à la recherche de clients. Nombre d'habitants préfèrent l'écumer à pied en tendant parfois le pouce, dans l'espoir qu'un chauffeur charitable veuille s'arrêter. Un tracé en pointillé effectué à la craie épaisse, sur le sol, indique jusqu'où la voie sera bitumée. Elle s'arrête par endroits contre le mur d'une maison, avant de reprendre quelques mètres plus loin comme si elle avait traversé la structure. Cela signifie que le propriétaire du bâtiment devra sans doute en détruire une partie. Un habitant, debout en face de sa porte d'entrée, s'amuse de voir la ligne frôler sa demeure à une quinzaine de centimètres. Chanceux.

À la recherche d'emplois

Le stade et ses annexes pourraient rapidement devenir un lieu de rendez-vous pour les enfants des deux quartiers de la ville. D'autant que les lycées dont les constructions sont prévues le seront dans chacun des deux pôles, à savoir un lycée d'enseignement général à Madingou Poste et un autre, technique et agricole, à Madingou Gare. En attendant, plusieurs jeunes hommes attendent devant les locaux de la société adjudicataire du chantier du stade, Société Zhengwei Technique Coopération SPRL, spécialisée dans la construction de ces infrastructures dans le pays, dans l'espoir d'être recrutés. Ils ne sont pas sans savoir que la municipalisation accélérée a généré des dizaines de milliers d'emplois là où elle est passée. Mais ils craignent de voir les travailleurs formés lors d'autres municipalisations leur prendre ce qu'ils considèrent comme « leur travail ».

Nkayi, ville sœur

Située à une trentaine de kilomètres plus à l'ouest que Madingou sur la Nationale 1, Nkayi pourrait être une sœur jumelle de la première. Les mêmes maisons rouges affleurent sur la colline au milieu d'une nature luxuriante. Elles sont souvent accompagnées d'étranges petits tas de briques, des tumulus qui n'ont rien de spirituel puisqu'il s'agit de fours artisanaux destinés à cuire les briquettes en question. Comme pour accéder à Madingou, il faut prendre un angle à 90° à gauche de la Nationale 1 pour grimper, à travers une route en terre difficile, sur le plateau au-dessus duquel Nkayi a été bâtie. Mais alors que la route en latérite se poursuit à Madingou, on a la surprise de déboucher à Nkayi sur un véritable boulevard bitumé. Six kilomètres ont été aménagés voilà quelques années, dans une ville qui s'est développée depuis le début du siècle dernier autour de l'industrie sucrière et qui s'enorgueillit d'être la plus grande du département. Cela explique que c'est elle qui recevra l'aéroport international de la région, et non pas Madingou.

La plupart des hôtels de la Bouenza se trouvent ici. Les maquis s'alignent fièrement le long du boulevard avec des noms parfois ronflants, mais humoristiques,

de même que les banques, les sociétés de transfert d'argent ou les sociétés d'assurance. « Je crois que Nkayi est un peu la capitale économique de la région, explique le secrétaire général de la préfecture. Mais Madingou étant la ville administrative, elle bénéficiera de beaucoup plus d'infrastructures, d'autant plus que les chefs-lieux vont devenir des communes de plein exercice. En vérité, trois villes vont particulièrement profiter de la municipalisation : Madingou, Nkayi et Mouyoundzi. »

ONZE DÉPARTEMENTS DÉJÀ « MUNICIPALISÉS »

La municipalisation accélérée a été lancée en 2004 avec pour ambition d'équiper et de moderniser les centres urbains du Congo. Elle permet de dynamiser l'économie et d'améliorer les conditions de vie des populations. Elle a déjà concerné onze départements et ses chefs-lieux : Pointe-Noire, Loango et le Kouilou (2004), Impfondo et la Likouala (2005), Dolisie et le Niari (2006), Owando et la Cuvette (2007), Brazzaville (2008 à 2010), Ewo et la Cuvette-Ouest (2011), Kinkala et le Pool (2012), Djambala et les Plateaux (2013), Sibiti et la Lékoumou (2014) et Ouessou et la Sangha (2015).

L'urgence de l'eau

L'urgence absolue pour les habitants de Nkayi, c'est l'eau. La très pastorale unité de transformation d'eau de la Société nationale de distribution d'eau (SNDE), installée sur les rives de la rivière Niari, est surexploitée afin de faire face à une demande qui a explosé en raison de la croissance démographique. Conséquence : sa qualité a baissé ces dernières années. Une nouvelle unité est en cours de construction non loin de là, à Kaye, sur la base de technologies modernes et avec des capacités bien supérieures. Le problème est le même à Madingou, où l'eau n'est distribuée que deux fois par jour à cause de la vétusté des installations de la SNDE, et une unité de transformation doit aussi être construite. En revanche, ni Nkayi ni Madingou ne rencontrent réellement de problème en fourniture d'électricité. Les deux villes sont reliées depuis des années au barrage de Moukoulou. Il reste des villages comme Boko Songo, Mfouati, Yamba... qui ne le sont pas encore. La municipalisation prévoit de tirer les câbles électriques vers tous les chefs-lieux de sous-préfecture. ■

BOUENZA MUNICIPALISED IN TURN

The county of Bouenza is the final phase of the accelerated municipalisation programme. This traditionally agricultural and highly populated region is already benefiting from the partial opening of the National Highway 1 for the export its produce. It is also set to revive its industrial past with the opening of the largest cement plant in the country in 2016.



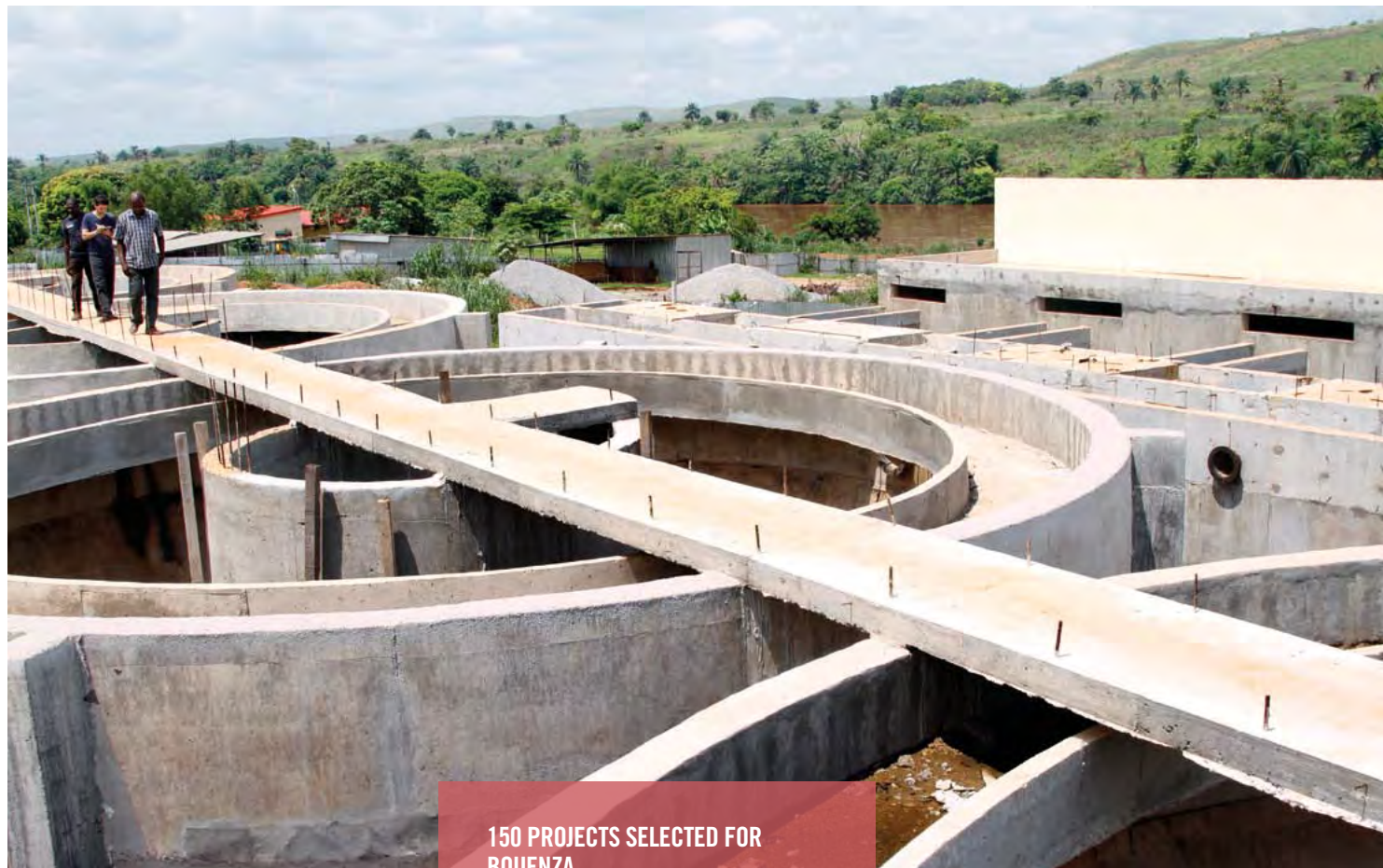
Chantier de l'hôpital de Madingou

The Madingou Hospital under construction

Two towns will particularly enjoy the benefits of Bouenza county's accelerated municipalisation. Its administrative capital, Madingou, and Nkayi, the largest town in the region which serves as the economic capital.

It is hard to imagine, on this second day of December in 2015, that in eight months' time Congo will celebrate its Independence Day in Madingou. The red of the laterite covering the ground throughout the town creates a happy contrast of colours with the green of the trees that offer much-needed shade and the azure blue of the sky. Enjoying the rural landscape around the town hall is only possible because the rain that has just stopped wasn't heavy enough to form puddles of mud and because it's not yet hot enough for the laterite to turn to dust. In eight months' time, the whole square will be paved, as well as 17 km of roads in the administrative capital of Bouenza, the twelfth and last county to undergo Congo's accelerated municipalisation process (SEE BOX).

Since the beginning of the year, there have been numerous calls for tender to find the right companies for the enormous construction works involved, under the terms of the procurement code adopted in 2009. On 10 April, tenders for the construction and refurbishing of the town halls, offices and general secretariat buildings of Madingou, as well as those of Loudima and Bouansa, were opened. On 20 May it was the opening of bids for the construction of the prefecture and the residences of the Prefect and the Secretary General that took place at the Ministry for Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works (MATDGGT) in Brazzaville, as well as for the building and tarring of Madingou's urban roads. In July, the tenders for Madingou's High Court were scrutinised.



Chantier de l'usine traitement d'eau de Nkayi

In December, one of the buildings whose construction is most advanced is the general hospital. It is being built by Asperbras and resembles the other twelve hospitals in the country being built by the Brazilian company. This hospital is one of the buildings in Madingou on which construction work is nearing completion. Building began in March 2014 and the exterior structure should be finished in early 2016. Building work is already underway for the presidential palace, which has to be ready by 15 August 2016, as is that of the municipal town halls, all being built by Congolese companies who are increasingly winning tenders.

Linking up both town centres

The hospital, as well as the future 7,000-seat stadium next to which it is being erected, have a particular characteristic. Their location is equidistant between the two "centres" of the capital of Bouenza, and will contribute to closing the gap between them. "Madingou Poste" is the admini-

150 PROJECTS SELECTED FOR BOUENZA

From 22 to 24 September 2015, the Minister at the Presidency of the Republic for Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works, Jean Jacques Bouya, visited the sites where the infrastructure selected under the accelerated municipalisation of Bouenza will be erected. There are more than 150 projects in total, including Major Public Works projects closely related to the Independence Day celebrations (presidential palace, stadium, boulevard for the parade and the airport), and prefectural projects, which concern the construction of primary and secondary schools, integrated health centres, police stations and staff accommodation. Mr. Bouya presided over the ceremony inaugurating the County Commission responsible for organising the Independence Day celebrations, headed by the prefect, Célestin Tombé-Kende and the Technical Monitoring Committee, led by the Minister of Agriculture and Livestock, Rigobert Maboundou.

Building works for the Nkayi water treatment plant

nistrative area, while "Madingou Gare" has a more commercial aspect. The two centres were originally built around public services that they provide. No doubt the planners thought that demographics would eventually result in a natural junction. However, this is not yet the case and the two centres of Madingou are connected by a long road roamed by taxis looking for customers. Many locals prefer to walk, sometimes holding out a thumb in the hope of hitching a ride with a charitable motorist. A thick dotted chalk line on the ground indicates how far the road is to be tarred. It stops in places against the wall of a house, before continuing a few metres away as if it had passed through the building. This means that the owner of the building will probably destroy a section. One resident, standing in front of his front door, is relieved to see the line miss his house by about fifteen centimetres. Lucky him.

ELEVEN COUNTIES ALREADY "MUNICIPALISED"

Accelerated municipalisation was launched in 2004 with the aim of equipping and modernising urban areas of Congo. It helps boost the economy and improves the living conditions of the people. Eleven counties and their capitals have already undergone this process: Pointe-Noire, Loango and Kouilou (2004), Impfondo and Likouala (2005), Dolisie and Niari (2006), Owando and Cuvette (2007), Brazzaville (2008-2010), Ewo and Cuvette-Ouest (2011), Kinkala and Pool (2012), Djambala and Plateaux (2013), Sibiti and Lékoumou (2014) and Ouessou and Sangha (2015).

Job seekers

The stadium and its annexes could quickly become a meeting place for children from both sides of town. Especially since the planned high schools scheduled for construction will be in each of the two centres, namely a general high school in Madingou Poste and a technical and agricultural high school in Madingou Gare. Meanwhile, outside the premises of Société Zhengwei Technique Coopération SPRL, a company specialising in infrastructure that won the tender for building the stadium, several young men wait in the hope of being recruited. They are aware that the accelerated municipalisation programme has generated tens of thousands of jobs in the other regions and towns. However, they fear that workers trained during these previous municipalisation operations will be given priority over them for what they consider to be "their jobs".

Nkayi, the sister town

Located thirty kilometres further west along National Highway 1, Nkayi could be Madingou's twin sister. One sees the same red houses perched along the hill in the middle of the luxuriant flora. Dotted alongside these houses are strange little piles of bricks, mounds that have nothing to do with spirituality and everything to do with practicality as they are the artisanal ovens used for baking the bricks in question. To get to Madingou, one has to take a 90° bend on the left of the National Highway 1, then climb along a tricky dirt road up to the plateau above which Nkayi was built. But while the laterite road continues on to Madingou, one is surprised to arrive on a fully tarred boulevard leading into Nkayi. Six kilometres were built a few years ago, in a town that began developing around the sugar industry at the beginning of the last century and is proud to be the biggest in the county. This explains why it is Nkayi

that will host the region's international airport, and not Madingou.

Most of Bouenza's hotels are located here. Along the boulevard, the maquis shrubs with their sometimes pompous and often humorous sounding names, share pride of place with banks, money transfer agencies and insurance companies. "I think Nkayi is sort of the economic capital of the region," says the secretary general of the prefecture. "But as Madingou is the administrative capital, it will benefit from a lot more infrastructure, especially as the administrative centres are to become full-function administrative communities. In truth, three towns will particularly enjoy municipalisation: Madingou, Nkayi and Mouyoundzi."

Water an absolute priority

The absolute priority for the people of Nkayi is water. The very pastoral water processing plant belonging to the state water company Société Nationale de Distribution d'Eau (SNDE), on the banks of the Niari river, is being overused in order to cope with the exploding demand caused by population growth. A consequence of this is the declining quality of the water in recent years. A new plant is being built in nearby Kaye, based on modern technologies and with much higher capacities. Madingou has the same problem and water is only distributed here twice a day because of the dilapidated SNDE facilities, requiring that a new processing plant be built. However, neither Nkayi or Madingou really encounter problems with electricity supply. Both towns have been connected to the Moukokooulou Dam for years. However, there are villages such as Boko Songo, Mfouati and Yamba, etc. which are not. The municipalisation process includes plans to extend the electricity cables to some of them. ■

Municipalisation accélérée : qu'en disent les habitants de Madingou et Nkayi ?

L'eau, les routes... beaucoup doit être fait pour moderniser les villes de Madingou et de Nkayi, dans la Bouenza, au cours de la municipalisation accélérée du département. Mais les habitants de ces deux villes, en plus des besoins infrastructurels qu'ils évoquent, citent également la nécessité de créer des emplois.

Rue bitumée à Nkayi
The tarred road into Nkayi



Rogatienne Gisèle Mounouango, Nkayi

Nous avons beaucoup attendu et nous sommes contents de bénéficier de la municipalisation accélérée, car nous souhaitons que notre ville de Nkayi se développe. Nous attendons du processus qu'il nous apporte de l'activité en tant que vitriers. Nous allons acheter du matériel en prévision des nombreux travaux qui vont avoir lieu ici, y compris de la part des hôtels, des restaurants... On sent déjà que des entreprises commencent à arriver. Beaucoup de travailleurs sont au chômage, des menuisiers, des maçons, des manoeuvres... et ils espèrent trouver du travail grâce à la municipalisation. Nous espérons aussi que cela va désenclaver les villages où nous voyageons très difficilement, et desquels les mamans n'arrivent pas à sortir pour vendre leurs produits sur nos marchés.

Rogatienne Gisèle Mounouango, Nkayi

We expected a lot and we are happy to benefit from accelerated municipalisation because we want our town Nkayi to develop. We expect the process to bring us some work as glaziers. We will buy equipment in anticipation of the many works that will take place here, including for hotels, restaurants, businesses... We can already feel that businesses are starting to arrive. Many workers are unemployed, carpenters, masons, labourers – and they hope to find work thanks to municipalisation. We also hope that this will open up the villages where we travel with great difficulty, and where mothers do not get out to sell their products in our markets.

Accelerated municipalisation: what do residents of Madingou and Nkayi think?

Water, roads... there's a lot that needs doing to modernise the towns of Madingou and Nkayi in Bouenza during the county's accelerated municipalisation. The residents of both towns mention the necessity for the creation of jobs in addition to the infrastructure needs.



Isabelle Domba, Madingou

Rien ne marche ici, nous souffrons beaucoup, c'est pourquoi nous sommes contents d'accueillir la municipalisation accélérée. Il faut absolument moderniser Madingou. Nous avons besoin que l'on nous bitume les avenues. Nous avons de grandes difficultés à nous déplacer dans la ville, surtout lorsqu'il pleut, la boue s'immisce alors partout, même les véhicules ne peuvent plus circuler. Le marché où je travaille moi-même est en mauvais état... tout y est cassé, nous faisons comme nous pouvons. Si les détritus sont déposés ici, c'est de la faute des agents de la mairie qui laissent les poubelles dans les marchés, pas la nôtre, même si nous devons aussi faire un effort.

Isabelle Domba, Madingou

Nothing works here, we suffer a lot, so we are happy to welcome accelerated municipalisation. It is essential to modernise Madingou. We need them to tar the roads. We have great difficulty in getting around the town, especially when it rains, because the mud causes problems everywhere, even vehicles cannot circulate. The market where I myself work is in a bad state... everything is broken, but we do what we can. If litter is dumped here it's the fault of the municipal officials who leave the garbage cans in the market, not ours, although we must also make an effort.

Biyembo Marien, Madingou

À Madingou, autrefois, l'eau était de qualité, mais ça n'est plus le cas, peut-être est-ce dû aux produits utilisés pour la filtrer [cela est en réalité dû à la surexploitation de l'usine de traitement afin de faire face à la demande croissante, ndlr]. Du coup, cela nous donne des amibes, surtout aux enfants. Un dépôt se fait quand nous la mettons dans un seau. L'usine de traitement de l'eau doit être reconstruite [cela est prévu, ndlr]. La municipalisation accélérée est la bienvenue, nous sommes pressés de voir les travaux commencer et finir vite, car ici, à Madingou, dès qu'il pleut, nous ne pouvons plus circuler en sandales, sinon on les perd. La boue sévit partout, dans chaque rue. Nous aurons la chance d'avoir trois stades modernes, pas seulement un comme dans les départements voisins du Niari et de la Lékoumou.



Biyembo Marien, Madingou

In Madingou, before, the water was of a high quality, but that is no longer the case, perhaps this is due to the products used for filtering it [it is due to the overuse of the processing plant to meet the growing demand, Ed.]. So, this gives us amoebas, especially the children. It leaves a sediment when we put it in a bucket. The water treatment plant must be rebuilt [this is planned, Ed.]. Accelerated municipalisation is welcome, we are eager to see the work begin and end quickly because, here in Madingou, when it rains we can no longer walk around in sandals, because we lose them. The mud is rampant everywhere, in every street. We're lucky because we will have three modern stadiums, not just one as in the neighboring counties of Niari and Lékoumou.



Ngoyi, Nkayi

La municipalisation accélérée pour moi est une bonne chose, nous l'avons attendue longtemps. La construction des voiries et des artères de Nkayi va entraîner l'arrivée de nombreuses voitures et j'espère bien que cela va m'apporter du travail, en tant que garagiste. Je remercie le président d'avoir enclenché ce processus qui désenclave les villes.

Ngoyi, Nkayi

For me, accelerated municipalisation is a good thing, as we have long awaited it. The construction of roads and the Nkayi routes will cause the arrival of many cars and I hope that this will bring me work, as I'm a mechanic. I thank the President for having initiated the process which is reducing the isolation of the towns.

Foutou Joseph, Nkayi

Nous sommes dans la joie et nous remercions en premier lieu le président de la République et le gouvernement, qui tentent de réaliser des infrastructures pour changer la vie des centaines de milliers d'habitants de la Bouenza. Nous voyons les entreprises qui arrivent déjà pour travailler, notamment les sociétés de BTP chinoises. Nous voyons que la municipalisation, c'est du concret, car les travaux du palais présidentiel et de l'hôpital général ont déjà commencé à Madingou, de même que le stade et l'aéroport à Nkayi. Il y a encore beaucoup d'autres choses à réaliser et ça démarre bien.



Joseph Foutou, Nkayi

We are overjoyed and want to thank, first and foremost, the President of the Republic and the government, who are striving to build infrastructure and change the lives of hundreds of thousands of people in Bouenza. We are seeing companies already arriving to work here, in particular Chinese construction companies. We are seeing that municipalisation is real, because the building work on the presidential palace and the general hospital have started in Madingou, as well as the stadium and the airport in Nkayi. There are still a lot more things to achieve and it's got off to a good start.



Matouéli Joséphine, Madingou

Lorsqu'il pleut et que nous sommes dans le marché, c'est comme si nous étions dehors, les tôles sont en très mauvais état. Nous profitons de ce hangar qui nous a été laissé par les colons et qui n'a jamais bénéficié de rénovation. Et encore, à mon emplacement, je suis un peu protégée. Il faut se baisser pour circuler, sous peine de se blesser à n'importe quel moment. Nous avons besoin d'un marché moderne comme à Dolisie et Owando. Mme le Maire avait fait construire des toilettes ici et nous payons pour y accéder, sauf que nous n'avons pas d'eau potable dans ce marché, nous devons donc marcher plus loin pour laver nos poissons avant de les vendre. Par ailleurs, Madingou Poste et Madingou Gare ne sont pas reliés par une route bitumée et il faut que cela soit fait, afin de nous faciliter la vie. Mais par-dessus tout, nous voulons la paix, nous parlons à nos frères, à nos jeunes, afin qu'ils gardent le climat de paix dans cette ville et que nous puissions tirer profit de la municipalisation.

Matouéli Josephine, Madingou

When it rains and we are in the market, it is as if we were outside, the roofs are in very poor condition. We take advantage of this shed which was left to us by the settlers and has never benefited from renovation. And yet, at my stall, I'm a little protected. We must bend down to move around, with the risk of injury at any moment. We need a modern market like in Dolisie and Owando. The Mayor has built toilets here and we pay to use them, except that we do not have drinking water in this market, so we have to walk further to wash our fish before selling them. Furthermore, Madingou Poste and Madingou Gare are not connected by a paved road and this must be done in order to make our lives easier. But above all, we want peace, we talk to our brothers, our young people, to keep the climate of peace in this town and we can take advantage of municipalisation.



LA RN1, un patrimoine à préserver

L'ouverture à la circulation en 2011 de la « nouvelle » Route nationale 1 entre Pointe-Noire et Dolisie, et bientôt jusqu'à l'est de la Bouenza, a été saluée par les Congolais, nombreux à emprunter cette artère vitale. Mais les usagers doivent en prendre soin et éviter les actes d'incivilité afin d'assurer sa pérennité.

Difficile de croire que l'on est bien sur la Nationale 1 alors que notre véhicule quitte doucement le centre-ville de Pointe-Noire, par l'avenue Raymond Paillet puis l'avenue Antoinette Sassou N'Guesso. Pourtant, un panneau à peine visible l'indique sur le trottoir. Il est caché par la multitude de produits de bazar vendus sur ce qui est devenu, par la force des choses, un véritable marché. Des milliers de vendeurs ont pris place tout au long de la voie, créant des bouchons accentués par les Toyota Corolla rouges des taxis ponténégrins, qui s'arrêtent où bon leur semble pour récupérer ou poser des clients. Il faut supporter une dizaine de minutes de slalom entre les véhicules avant que la voie ne s'élargisse, au niveau du cimetière de Mongo-Nkamba, jusqu'à se transformer en une 2x2 voies.

Les lacets du Mayombe

Elle devient fluide au niveau du premier péage, pas encore en fonctionnement. Là, les automobilistes sont réellement sur la Nationale 1. Celle qui a été construite depuis 2007 par le géant chinois du BTP China State Construction Engineering Corporation (CSCEC), sous le contrôle du ministère en charge de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, et inaugurée quatre ans plus tard par le président Denis Sassou N'Guesso. Elle a nécessité l'investissement de 307 milliards de FCFA et la mobilisation de près de 3 600 travailleurs, dont 3 000 Congolais.

Ce tronçon de 160 kilomètres, sur la totalité de la RN1 qui conduit à Brazzaville et qui doit être inaugurée en 2016, était considéré comme l'un des plus compliqués à réaliser. Une complexité que l'on comprend dès les premières pentes du massif du Mayombe. « Ici, il pleut quasiment tous les jours, même quand il fait beau à Pointe-Noire et Dolisie », explique le chauffeur, alors qu'on aperçoit d'épais brouillards au loin. Précipitations, relief abrupt, cours d'eau, zones

rocheuses, argile et sable... ont été le quotidien des travailleurs de la CSCEC. « Là où les hommes sont mobilisés, unis avec la volonté de faire, on dit qu'ils renversent les montagnes, avait commenté le président congolais lors de la mise en circulation du tronçon. Ce n'est pas de la rhétorique, nous venons en réalité de renverser les montagnes parce que nous avons vaincu les Mayombes, grâce à la paix, à la stabilité et à la volonté. »

Des carcasses de véhicules sur le bas-côté

Les deux voies se transforment en une voie quand la pente devient trop raide et les virages de plus en plus serrés. On espère alors ne pas croiser de camions gros-porteurs. Depuis la Lékoumou et le Niari, ils transportent notamment des troncs d'arbres ou des produits agricoles jusqu'au port de Pointe-Noire et son marché de plus d'un million d'habitants. Dans l'autre sens, ils débarrassent le port autonome de produits manufacturés qui seront vendus dans les villes le long de la RN1, jusqu'à Brazzaville. Tous roulent entre 20 et 30 km/h et beaucoup ne résistent pas à la pente. On les retrouve immobilisés sur le bas-côté, bien calés par des morceaux de bois ou des cailloux. C'est aussi le cas de certaines automobiles à l'arrêt, trop âgées pour résister aux fortes montées. D'autres sont accidentées, souvent en raison de leur trop grande vitesse. Des carcasses sont alors laissées sur la voie. L'un des autres dangers rencontrés, en particulier à la tombée de la nuit, vient des nombreux vendeurs ambulants qui cherchent à capter un « marché » qui file à vive allure devant eux. Ils s'installent le plus normalement du monde en bordure de route, voire sur celle de droite quand deux voies coexistent.

Quelques travaux sur des ronds-points ou sur le renforcement des bas-côtés doivent encore être réalisés sur les tronçons qui relient Nkayi à Madingou, alors que des déviations sont par endroits créées en direction de Dolisie. Mais déjà, « les conséquences économiques de l'ouverture de la RN1 sont évidentes, assure le secrétaire général de la préfecture de la Bouenza. Au niveau de l'agriculture, on constate que tout ce qui est produit peut facilement être exporté vers Pointe-Noire ». L'ouverture totale de la route vers la capitale et son marché, attendue en 2016, ne pourra qu'accélérer le développement de la Bouenza et du Congo. ■

RN1, a heritage to be preserved

When the “new” National Highway 1 between Pointe-Noire and Dolisie was opened to traffic in 2011, Congo’s motorists welcomed it and now make the most of this vital route, which is soon to reach the eastern part of Bouenza. However, to ensure its sustainability, users must respect the rules and avoid reckless behaviour.

It’s hard to believe that we are really on the National Highway 1 as we slowly drive out of Pointe-Noire city centre on Avenue Raymond Paillet and then Avenue Antoinette Sassou-Nguesso. However, a sign on the pavement, barely visible from the car, confirms our direction. It is partially obscured by a multitude of bazaar products being sold on what has become, by necessity, a real market. Thousands of vendors have set up alongside the road, creating traffic jams exacerbated by Pointe-Noire’s local red Toyota Corolla taxis that stop wherever they like to pick up and drop off passengers. One has to be prepared to deal with at least ten minutes of zig-zagging between cars before the road widens, at the Mongo-Nkamba cemetery, and becomes a dual carriageway.

Moving mountains

It becomes fluid at the first toll gate, which is not yet in operation. This is the point where motorists are actually on National Highway 1. This is the highway that Chinese construction behemoth China State Construction Engineering Corporation (CSCEC) began to build in 2007 under the control of the Ministry for Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works, officially opened four years later by President Denis Sassou-Nguesso. It required the investment of 307 billion CFA francs and the mobilisation of nearly 3,600 workers, of which 3,000 were Congolese.

This 160-km stretch, which forms the entire section of the RN1 leading to Brazzaville and which should be officially opened in 2016, was considered to be one of the most difficult to achieve. The reason for this challenge becomes immediately clear as we hit the first slopes of the Mayombe Mountains. “Here it rains almost every day, even when it’s clear in Dolisie and Pointe-Noire,” says the driver, just as the thick fog appears on the horizon. Constant rainfall, steep terrain, rivers, rocky outcrops, clay and sand – this was the day-to-day reality of the CSCEC workers. “Where men are mobilised, united by the will to achieve, they are said to be able to move mountains,” said Congo’s president during the opening ceremony for this section. “This is not rhetoric, we actually have moved mountains because we have defeated the

Mayombes through peace, stability and the will to do so.”

Rusting remains on the roadside

The dual carriageway becomes a single lane when the slope becomes too steep and the bends increasingly tight. With a bit of luck we won’t come across any large trucks. Travelling from Lékoumou and Niari, they mostly transport timber and agricultural produce to the port of Pointe-Noire and its market of over one million inhabitants. Travelling in the other direction, they will have loaded up with manufactured products at the port and will be delivering them to traders in the towns along the RN1 all the way to Brazzaville. They all drive at about 20 to 30 km per hour and many are unable to make it up the hills. They can be seen on the roadside verges and hard shoulder, stabilised with blocks of wood or stones wedged behind the wheels. It also happens to cars that are too old to climb the steep slopes. Others have been in accidents, probably because they were travelling too fast. The wrecks are then left in the roadside ditches. One of the other dangers encountered, particularly at dusk, are the numerous street vendors

hoping for a piece of this high speed “mobile market” that comes and goes before them. They set up on the side of the road, especially on the right-hand lane, is if it’s the most normal thing in the world.

Some work still needs to be undertaken on the roundabouts or on reinforcing the roadside verges on the section linking Nkayi to Madingou, and there are some detours at certain places along the road in the direction of Dolisie. However, “the economic benefits of the opening of the RN1 are obvious,” says the Secretary General of the Bouenza Prefecture. “In terms of agriculture, we see that everything that is produced can easily be exported to Pointe-Noire.” The full opening of the road to the capital and its market, scheduled for 2016, can only serve to accelerate the development of Bouenza and Congo. ■





Chantier de l'usine Dangote

The Dangote cement factory under construction

UNE NOUVELLE VIE AUTOUR DE LA CIMENTERIE « DANGOTE »

La cimenterie en cours de construction près de Madingou, la plus grande du pays, va faire exploser la production congolaise actuelle. Plus de mille emplois indirects sont attendus. Une cité de logements doit être érigée dans cette perspective.



Le pont sur la rivière Niari, près de l'usine, ne tolère pas les charges supérieures à 26 tonnes

The bridge over the Niari River, near the factory, cannot bear loads heavier than 26 tons

Les travaux avancent bien sur le chantier de la nouvelle cimenterie du magnat nigérian Aliko Dangote, dans le district de Yamba, sur lequel jusqu'à 1 300 personnes s'activent. Perceptible de très loin en raison de sa taille, ce mégaprojet de plus de 200 milliards de FCFA va permettre au Congo de devenir autosuffisant en ciment, voire d'exporter sa production. Il commence déjà à transformer cette région rurale située au nord-est de Madingou et à l'ouest de Loutété, où l'ancienne cimenterie publique et historique, devenue la Société nouvelle des ciments du Congo (SONOCC), est en activité. Mais ni la SONOCC (environ 200 000 tonnes de capacité annuelle), ni la cimenterie Forspak, à capitaux chinois, inaugurée en avril 2014 à Louvakou, près de Dolisie (300 000 tonnes), ni celle attendue à Hinda, dans le Kouilou (650 000 tonnes), ou encore celle bâtie par Diamond Cement Congo (DCC), près de Mindouli (600 000 tonnes), n'atteindront son niveau de production.

1 080 000 tonnes de ciment par an sont attendues sur l'unité « Dangote », lors de son lancement espéré en décembre 2016, ce qui équivaut à 3 000 tonnes par jour. Mais sa capacité pourrait rapidement être poussée jusqu'à 5 000 tonnes par jour. Construite par Sinoma International Engineering Company, elle prend place sur un terrain d'un kilomètre du nord au sud et 1,1 kilomètre d'est en ouest, contre 130 000 m² pour la mine d'extraction située quelques kilomètres plus au nord. Une bande de 2,5 kilomètres ira y récupérer le calcaire que l'on peut par endroits voir affleurer sur les collines, sous une fine couche de végétation. Il sera concassé sur place avant d'être ramené vers l'usine de production.

Reste que tout cela dépend de la fin de la construction d'un pont sur le Niari, cinq kilomètres en contrebas. Celui qui est actuellement utilisé ne tolère pas les charges supérieures à 26 tonnes. Or, l'entreprise attend des pièces qui dépassent largement ce poids, comme le four, qui atteint 150 tonnes. Lors de son passage en septembre dernier sur le site, M. Jean Jacques Bouya, le ministre en charge de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux, a assuré faire le nécessaire.

L'enjeu est important. Près de 650 emplois directs doivent être créés et plus d'un millier au total, pour lesquels une cité de 1 500 logements va être construite, indique un responsable du projet. Un exemple des postes créés ? Des chauffeurs pour les 300 camions « Dangote » qui devront distribuer le ciment produit jusqu'aux dépôts, à travers tout le pays, afin qu'il soit disponible partout au même prix, sans subir d'inflation. ■

La cimenterie

Quesso stadium under construction:



Work is progressing well on the construction site of the new cement plant belonging to Nigerian tycoon Aliko Dangote, in the district of Yamba, where up to 1,300 people are employed. This 200 billion CFA franc megaproject, which is visible from afar due to its size, will enable Congo to become self-sufficient in cement and to even export its production. It is already beginning to transform this rural area northeast of Madingou and west of Loutété, where the old historic public cement factory, which became the Société Nouvelle des Ciments du Congo (SONOCC), is in operation. But neither SONOCC (with an annual capacity of about 200,000 tons), the Chinese-owned Forspak cement plant, commissioned in April 2014 in Louvakou, near Dolisie (300,000 tons), the one

NEW LIFE AROUND THE “DANGOTE” CEMENT PLANT

The cement plant under construction near Madingou, the largest in the country, will cause the current Congolese production to skyrocket. Over a thousand indirect jobs are expected. A housing estate is to be built with this in mind.



planned for Hinda, in Kouilou (650,000 tons), or the one built by Diamond Cement Congo (DCC) near Mindouli (600,000 tons), will reach Yamba's level of production.

The “Dangote” plant is expected to produce 1.08 million tons of cement per year after it comes into operation in December 2016, which is equivalent to 3,000 tons per day. However, its capacity could quickly be pushed up to 5,000 tons per day. Built by Sinoma International Engineering Company a plot of land measuring a kilometre from north to south and 1.1 km from east to west, against 130,000 m² for the extraction mine located a few kilometres further north. A 2.5 km belt will retrieve the limestone that can be seen in places on the hillside, under a thin layer of vegetation. It will be crushed on site before being carried back to the production plant.

Still, all this depends on the completion of a bridge over the Niari, five kilometres below. This bridge is currently in use and cannot bear loads greater than 26 tons. However, the company is expecting the arrival of equipment that far exceeds this weight, such as the oven, which weighs around 150 tons. During his visit to the site last September, Jean Jacques Bouya, Minister for Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works, assured everyone he would do what was necessary.

The stakes are high. Nearly 650 direct jobs will be created and more than a thousand jobs in total, which is why an estate of 1,500 homes will be built, said a project manager. An example of the jobs created? Drivers for the 300 “Dangote” trucks that will distribute product to the cement depots throughout the country, so that it is available everywhere at the same price without incurring inflation. ■

Le commerce international, de manière globale, est corollaire des indicateurs macroéconomiques des grandes puissances.



Les relations Chine-Afrique ont été marquées par le sommet des chefs d'État et de gouvernement qui s'est tenu du 2 au 5 décembre 2015 à Johannesburg. Ce sommet ne manquera

pas de donner un coup d'accélérateur à la coopération sino-africaine déjà fructueuse. Dans ce numéro, *Reflét* revient avec force sur les détails de cet événement dans une interview que lui a accordée M. Jean Jacques Bouya, ministre à la présidence de la république, chargé de l'Aménagement du territoire et de la Délégation générale aux grands travaux (MATDGGT).

Depuis une dizaine d'années, le gouvernement chinois contribue énormément au montage de projets d'infrastructures et à leur mise en œuvre au Congo, en lien avec le MATDGGT. Quelle est votre appréciation de cette collaboration ?

Les relations entre le Congo et la Chine sont régies par l'accord-cadre de coopération stratégique qui intègre les intérêts des deux parties. Dans cette optique, plusieurs accords ont été signés lors de sommets entre les gouvernements des deux États, de même qu'une multitude de contrats entre le Congo et les sociétés chinoises censées apporter au Congo l'expertise nécessaire à son développement multisectorielle. Cette coopéra-



Le Forum Chine-Afrique organisé en décembre dernier à Johannesburg

The China-Africa held last december in Johannesburg

DITES-NOUS JJB

Relations Chine-Afrique : « À nous de saisir la balle au bond »

Jean Jacques Bouya,
ministre à la présidence
chargé de l'Aménagement du
territoire et de la Délégation
générale aux grands travaux

tion, qui se décline parfaitement, est perceptible à travers la réalisation d'ouvrages d'envergure, notamment dans le cadre du partenariat stratégique signé en 2006. Des ouvrages qui participent aujourd'hui à la transfiguration du territoire national. Hormis les projets réalisés dans le cadre des contrats de type commerciaux, les acquis intégrateurs de la coopération sino-congolaise, à ce jour, sont innombrables et touchent plusieurs secteurs d'activité et corps de métiers : barrages hydroélectriques, aéroports, routes et viaducs, bâtiments de souveraineté... L'apport des entreprises chinoises se traduit également en termes de transfert de technologie et de formation. Nous nous réjouissons de l'efficacité de cette coopération et surtout de la réorientation de ce partenariat avec les pays africains qui a été élevé au niveau de « Partenariat de coopération stratégique global » lors du sommet de Johannesburg.

Le président Denis Sassou N'Guesso a évoqué lors de ses interventions en Afrique du Sud l'industrialisation du Congo, notamment par le biais des Zones économiques spéciales, et l'appui que la Chine peut apporter à la diversification de l'économie. Comment Pékin soutient-elle cette ambition congolaise et africaine ?

La Chine, à l'instar de plusieurs pays africains, est longtemps restée sous-développée. Son décollage économique, à travers la maîtrise du processus de

modernisation et d'industrialisation, est une précieuse illustration pour tous ceux qui aspirent à transformer leur pays. Le Congo s'inscrit irréversiblement dans le lot des pays qui ont enclenché de manière efficace la dynamique de la modernisation et l'industrialisation de leur économie. Lorsque le président de la République a évoqué en Afrique du Sud l'industrialisation du Congo par le biais des Zones économiques spéciales, il a fait de la Chine, comme les autres pays émergents étant passés par la même stratégie, un partenaire de taille sur lequel le Congo peut compter en vue de la diversification de son économie. En l'occurrence, l'implantation des filiales de son industrie du textile ou encore de la téléphonie mobile, dans ces Zones économiques spéciales en gestation, constituera un appui déterminant pour leur épanouissement. Ce souhait, nous l'émettons à l'endroit de toutes les économies industrialisées qui lorgnent le marché africain. J'aimerais par la même occasion prôner la particularité du Congo qui jouit d'un positionnement géostratégique offrant de meilleurs avantages comparatifs.

La baisse des échanges enregistrée en valeur, depuis un an, entre la Chine et l'Afrique, vous inquiète-t-elle ?

Le commerce international, de manière globale, est corollaire des indicateurs macroéconomiques des grandes puissances. Son baromètre le plus révélateur est

le taux de croissance qui permet d'apprécier les variations d'une économie, notamment, le niveau de la consommation, de l'emploi, ainsi que de l'investissement. Effectivement, la récession de l'économie mondiale, la tendance sans cesse baissière des cours de l'or noir, notre principale matière première, sont de nature à affecter les échanges internationaux auxquels la Chine et l'Afrique sont fortement liées. Nonobstant cela, ainsi que le soutiennent les économistes, la relance des investissements stratégiques, véritable vecteur de l'accroissement de la consommation, est à même de doper l'activité économique dans son ensemble. L'Afrique, forte de ses multiples potentialités en quête des financements, est apte à absorber les investissements disponibles. Et la Chine est évidemment un partenaire de choix pour nos économies qui sont appelées à se diversifier. Les soixante milliards de dollars annoncés à l'occasion du sommet Chine-Afrique de Johannesburg sont un signe fort pour booster nos économies et permettre de relever le niveau des échanges commerciaux entre ce pays et notre continent. Ceci est possible à partir des secteurs évoqués par le président chinois, à savoir la construction des infrastructures, l'industrialisation par la colocalisation des industries chinoises en Afrique et la formation qualifiante. À nous de saisir la balle au bond. ■



Le président congolais lors de l'inauguration de la nouvelle aérogare de l'aéroport de Pointe-Noire

Congo's president officially opening the new terminal at the Pointe-Noire Airport

China-Africa relations, “We must pick up the ball and run with it”

Jean Jacques Bouya, Minister at the Presidency for Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works

China-Africa relations were marked by the summit of Heads of State and Government which took place in Johannesburg from 2 to 5 December 2015. This summit will certainly give a boost to the momentum of the already-successful China-Africa cooperation. In this issue, *Reflét* gets some detailed feedback about this event in an interview with Mr. Jean Jacques Bouya, Minister at the Presidency of the Republic for Spatial Planning and the General Delegation of Major Public Works (MATDGGT).

For ten years now, the Chinese government has greatly contributed to the mounting of infrastructure projects and their implementation in Congo, in conjunction with the MATDGGT. What is your assessment of this collaboration?

The relations between Congo and China are governed by the framework agreement of strategic cooperation that incorporates the interests of both parties. To this end, several agreements were signed at summits between the governments of both countries, as well as a multitude of contracts between Congo and Chinese companies that can bring the necessary expertise to Congo for its multisectoral development. This cooperation, which is perfectly set out, is perceptible through the achievement of major large-scale works, notably within the framework of the strategic partnership signed in 2006. These works now contribute to the

International trade, overall, is a corollary of the macroeconomic indicators of the great powers.



transformation of the national territory. Apart from the projects carried out under commercial type contracts, the integrational gains of Sino-Congolese cooperation, to date, are numerous and affect several areas of activity and trades: hydroelectric dams, airports, roads and viaducts, administrative buildings... The contribution of Chinese enterprises is also reflected in terms of technology transfer and training. We welcome the effectiveness of this cooperation and especially the reorientation of this partnership with African countries which was upgraded to the level of a “comprehensive strategic cooperative partnership” at the Johannesburg summit.

During his speeches in South Africa, President Denis Sassou-Nguesso mentions the industrialisation of Congo, including through Special Economic Zones, and the assistance that China can provide to economic diversification. How does Beijing support this Congolese and African ambition?

China, like many African countries, remained underdeveloped for a long time. Its economic takeoff, through its mastering of the modernisation and industrialisation process, is a valuable illustration for those that aspire to transforming their countries. Congo is irreversibly one of the countries that have effectively engaged the dynamics of modernisation and industrialisation of their economies. When the president spoke in South Africa about the industrialisation of Congo through the Special Economic Zones, he made China, like other emerging countries that employed the same strategy, a major partner that Congo can count on in view of the diversification of its economy. In this case, the setting up of subsidiaries of its textile industry or mobile telephony in these Special Economic Zones in the making will be a key support to their development. We extend this opportunity to all industria-

lised economies eyeing the African market. I would also like to highlight the particularity of Congo which enjoys a geostrategic position offering unmatched comparative advantages.

Are you worried by the decline in trade value between China and Africa recorded in the past year?

International trade, overall, is a corollary of the macroeconomic indicators of the great powers. Its most telling barometer is the growth rate which allows for the understanding of the variations of an economy, including the consumption, employment and investment rates. Indeed, the world economy in recession, the constantly downward trend of the price of oil, our main raw material, are factors that are likely to affect the international trade that closely links China and Africa. Notwithstanding this, as economists typically argue, reviving strategic investments, a real vector of the increase in consumption, is likely to boost economic activity as a whole. Africa, strengthened by its wide potential in the search for funding, is able to absorb the available investments. And China is obviously a partner of choice for our economies which have to diversify. The \$60 billion announced at the China-Africa Summit in Johannesburg indicates the will to boost our economies and stimulate trade between Africa and China. This is possible for the sectors mentioned by the Chinese president, like infrastructure, industrialisation through co-location of Chinese companies in Africa and skills training. It's up to us to pick up the ball and run with it. ■

RETOUR SUR LES XI^{ÈMES} JEUX AFRICAINS

Comment l'événement
transforme Brazzaville
et le Congo

La nouvelle sortie nord de Brazzaville
The new Brazzaville northern exit



L'Afrique a salué la réussite des XI^{èmes} Jeux africains organisés du 4 au 19 septembre dernier à Brazzaville. Une réussite notamment due aux infrastructures construites pour l'occasion, à commencer par l'imposant complexe sportif de Kintélé, au nord de Brazzaville, et le viaduc de sept kilomètres qui permet d'y accéder.

Une rencontre de beach-volley lors des Jeux africains

A beach volleyball match at the All Africa Games

« Pour ces Jeux africains 2015, le Congo s'est doté d'équipements sportifs sans équivalent en Afrique centrale, constate Radio France internationale (RFI) dans son bilan de la compétition publié fin septembre dernier. Au passage, le Congo est devenu une alternative crédible aux pays d'Afrique du Nord et d'Afrique australe pour accueillir les compétitions continentales, grâce notamment au Palais des sports de Kintélé et à son centre nautique. » C'est peu dire que le complexe sportif intégré construit sur 80 000 hectares, avec un stade de 60 000 places, un palais des sports (10 000 places), un centre nautique (2 028 places), un village olympique, des hôtels ou encore un centre administratif, a impressionné. Tout juste le média regrette-t-il les tâtonnements organisationnels liés à l'accès à Internet ou à l'annonce parfois tardive des résultats, des domaines dans lesquels

le ministère des Sports est conscient de devoir progresser.

Des infrastructures sportives pour progresser

Cela n'a pas empêché le Congo de réaliser sa meilleure moisson depuis la création des Jeux africains en 1965. Le pays a glané huit médailles d'or, quatre d'argent et vingt de bronze pour se loger à la sixième place dans le tableau final. Ses compétiteurs se sont notamment fait remarquer en karaté, en boxe, en lutte ou encore en tennis de table. Ils auraient sans doute pu – et dû – mieux figurer dans les sports collectifs, où ils ne se sont distingués qu'en volley-ball masculin, défaits en finale par l'Algérie. Pour beaucoup d'observateurs, une pratique plus régulière de certaines épreuves au sein d'infrastructures dédiées aurait pu leur permettre de rafler encore davantage de récompenses. C'est le cas pour l'es-

Le Congo opposé au Zimbabwe lors du tournoi de football des XI^{èmes} Jeux africains

Congo playing Zimbabwe in the football tournament during the 11th All Africa Games

crime, compétition pour laquelle la diaspora congolaise a été sollicitée, mais aussi la boxe, une épreuve suivie avec ferveur par des milliers de fans dans le gymnase de Talangaï. Désormais, comme l'explique le ministre des Sports, Léon Alfred Opimbat, dans l'interview qu'il a accordée à *Reflète* (voir page 64), les Congolais disposent de ces infrastructures, neuves et modernes. Il reste aux fédérations à s'organiser pour améliorer le niveau de leurs licenciés. Le plan national de développement du sport en cours d'élaboration, avec tous les acteurs politiques et sportifs du pays, doit le permettre.

Une nouvelle ville autour du complexe de Kintélé

L'organisation d'une épreuve sportive internationale est aussi l'occasion pour les pays d'accueil d'améliorer leurs infrastructures et la République du Congo n'a pas fait excep-

tion. Pour permettre au public d'accéder au complexe de Kintélé, situé à une vingtaine de kilomètres au nord de la capitale, tout en évitant les bouchons interminables des quartiers nord, les autorités ont inauguré une voie d'accès rapide qui longe le fleuve Congo. Cette troisième sortie nord de Brazzaville est notamment composée d'un viaduc de sept kilomètres, le premier du pays, soutenu par près de 728 pieux. Cette route ne se contentera bientôt plus seulement de permettre l'accès au stade, mais desservira une véritable nouvelle ville. Celle-ci est déjà en train de sortir de terre, avec ses habitations, ses commerces, une immense université de 30 000 places, ou encore des centres de conférences.

Brazzaville se retourne vers son fleuve

Au final, c'est tout Brazzaville qui se retournera vers son fleuve. Dans la continuité de la troisième sortie nord, la route

de la corniche sera bientôt livrée afin d'améliorer la desserte des quartiers de Makélékélé et Baongo. Long d'un kilomètre, l'imposant viaduc à haubans, partie intégrante du premier module de la route de la Corniche qui relie les deux arrondissements du centre de Brazzaville, est totalement achevé. Sa réception provisoire est attendue pour le 21 février prochain. Les berges du fleuve Congo seront alors complètement aménagées. Le ministre à la présidence en charge de la Délégation générale aux grands travaux, Jean Jacques Bouya, lors d'une visite sur le chantier en septembre dernier, évoquait les possibilités qui seraient alors offertes aux Congolais. « On pourra organiser des promenades et y monter des magasins pour en faire un véritable centre d'attraction. De nombreuses activités et des emplois seront créés dans la ville de Brazzaville. Le tourisme sera boosté. » ■

FEEDBACK FROM THE 11TH ALL AFRICA GAMES

The transformation of Brazzaville and Congo

Soirée de clôture des XI^{èmes} Jeux africains dans le stade de Kintélé

The closing ceremony of the 11th All Africa Games at Kintélé Stadium

Africa welcomed the success of the 11th All Africa Games held from 4 to 19 September in Brazzaville. A success mainly due to the infrastructure built specially for the occasion, starting with the imposing Kintélé Sports Complex, north of Brazzaville, and the seven-kilometre long viaduct for accessing it.

“For these 2015 African Games, the Congo equipped itself with sports facilities unparalleled in Central Africa,” said Radio France International (RFI) in its assessment of the competition, published in late September. “At the same time, Congo has become a credible alternative to North Africa and Southern Africa as a host country for continental competitions, thanks to the Kintélé Sports Complex and its aquatic centre.” The integrated sports complex, built on 80,000 hectares, featuring a 60,000-seat stadium, a sports centre (10,000 seats), an aquatic centre (2,028 seats), and an Olympic Village, with hotels and an administrative centre, really made a big impression. The media regretted the trial and error aspect of the organisation in terms of Internet access and the sometimes late announcement of the results, areas in which the Ministry of Sports is well aware of the need for improvement.

Sports infrastructure promotes progress

These hiccups did not prevent Congo from achieving its best results since the creation of the African Games in 1965. The country reaped eight gold, four silver and twenty bronze medals, positioning it sixth in the final rankings. The country's athletes shone particularly in the karate, boxing, wrestling and table tennis tournaments. They could have – and should have – done better in the team sports, having only distinguished themselves in



L'Angola et le Nigeria s'affrontent dans le tournoi de basket des XI^{èmes} Jeux africains

Angola takes on the Nigerian basketball team during the 11th All Africa Games

the men's volleyball, but were defeated in the finals by Algeria. According to a number of observers, regular practice of certain sports within dedicated infrastructure could enable them to garner even more rewards. This is certainly the case for fencing, a sport in which Congo's diaspora was called upon, as well as for boxing, an event attended by thousands of enthusiastic fans in the Talangaï gymnasium. From now on, explained the Minister of Sports, Léon Alfred Opimbat, in the interview he gave to Reflet (see page 66), this new and modern infrastructure is available to Congo's sports people. It is up to the various federations to organise the improvement in their members' performance level. This will be provided for by the National Sports Development Plan, currently being devised with the input of the country's politicians and sports community.

A new town around the Kintélé complex

The organising of an international sports event is also an opportunity for the host countries to improve their infrastructure and the Republic of Congo is no exception. To allow public access to the Kintélé Complex, located about twenty kilometres north of the capital, while avoiding lengthy traffic jams in the northern districts, the authorities opened a rapid access road that runs along the banks of the Congo River. The main feature of this third exit north of Brazzaville is a

seven-kilometre viaduct, the first in the country, which is supported by nearly 728 piles. Soon, this road will not only allow people to access the stadium, but will serve an actual new town. Currently under construction, this new town will include houses, shops, a huge 30,000-capacity university and conference centres.

Brazzaville faces its river

As part of the new design, the entire city of Brazzaville will be orientated towards the river. A continuation of the third northern exit, the riverside road will soon be completed, improving access to the Makélékélé and Baongo neighbourhoods. The massive kilometre-long cable-stayed viaduct, an integral part of the first module of the riverside road that connects these two central Brazzaville neighbourhoods, is fully completed. Provisional acceptance is expected to be given on 21 February. The banks of the Congo River will be completely developed. Jean Jacques Bouya, Minister at the Presidency for the General Delegation of Major Public Works, during a visit to the site in September, spoke of the possibilities which would then be offered to Congo's people. “Pedestrian promenades and stores will transform the river bank into a real attraction. We will drive economic growth and job creation in Brazzaville while boosting tourism.” ■

Léon Alfred Opimbat

« La performance se construit à partir de nos infrastructures »

Dans cette interview, Léon Alfred Opimbat évoque le plan de développement du sport en cours d'élaboration au Congo. Celui-ci doit notamment éclairer la manière dont le complexe de Kintélé et les infrastructures sportives construites dans le cadre de la municipalisation accélérée doivent être exploités à l'avenir.

Quel a été le retour de la part des participants aux XI^{èmes} Jeux africains ?

Les XI^{èmes} Jeux africains ont été pour nous un grand moment, qui a permis de donner une réponse positive à la jeunesse sportive africaine et nationale. Le président et le peuple congolais sont heureux de ce que finalement, après des appréhensions naturelles liées à l'organisation, les choses se soient bien passées, au point que la communauté africaine présente est repartie avec une très bonne impression. Ce fut notamment le cas au plan de l'organisation générale de la part du COJA (Comité d'organisation des Jeux africains), en ce qui concerne l'accueil, la restauration, l'hébergement, le transport... Le village des Jeux a permis d'accueillir tous les athlètes, avec 51 pays représentés sur 54. Les infrastructures

ont aussi été à la hauteur de l'événement. Nous sommes aujourd'hui conscients de notre responsabilité car comme on nous l'a dit, nous avons placé la barre très haut. Nous sommes heureux qu'il y ait un héritage des Jeux africains au bénéfice de l'Afrique et du Congo.

Comment cet héritage va-t-il être exploité à l'avenir ?

Plusieurs idées sont déjà en cours d'examen. Nous avons reçu des demandes de « mise au vert » de la part de plusieurs pays, en particulier pour l'utilisation du complexe nautique de Kintélé, mais aussi pour d'autres épreuves. Nous avons déjà accueilli l'organisation des éliminatoires de la zone 4 de l'Afrobasket et dans quelques jours, nous accueillons d'autres délégations qui prépareront ici, à Brazzaville, l'Afrobasket masculin 2017. La confédération africaine de volley-ball a par ailleurs contacté la fédération congolaise pour organiser en janvier prochain les éliminatoires des Jeux olympiques de Rio. Nous avons mis à disposition de la FECOVO (Fédération congolaise de volley-ball) les infrastructures nécessaires. En ce qui concerne le Congo lui-même, nous sommes qualifiés pour les phases de poules des éliminatoires de la Coupe du Monde et nos installations permettront aux Diables Rouges de se préparer. Nos infrastructures revêtent un rôle important, car nous savons que la performance se construit à partir de celles-ci.



Complexe sportif de Kintélé

The Kintélé Sports Complex

Est-ce que ce sont les confédérations africaines qui sollicitent le Congo ou l'inverse ? Qui gère le complexe de Kintélé ?

En principe, ce sont les fédérations, en lien avec les confédérations africaines, qui sollicitent le ministère des Sports. Mais à plus long terme, cela va évoluer. Il faut savoir que nous sortons d'une grande table ronde sur le développement du sport dans notre pays. C'est un moment important qui nous permettra de nous inscrire dans le temps. Parmi les thèmes retenus, figurent les infrastructures et les relations partenariales qui existent entre le ministère et les fédérations. En ce qui concerne la gestion du complexe de Kintélé, je peux vous dire que le principe est retenu pour aller vers un partenariat public-privé (PPP). Celui-ci permettrait la signature d'une sorte de concession avec un partenaire qui se chargerait de la gestion, de la

viabilisation et de la rentabilisation de l'infrastructure en y organisant des événements. En même temps, le ministère donnerait l'onction sportive à cet accord, car nous aurons des activités qui seront régies par les conventions sportives, et ce sont les fédérations et les ministères qui sont habilités à contracter ce type de manifestations.

Quelle place occupent les stades édifiés durant la municipalisation accélérée dans le plan en cours de discussion ?

C'est un challenge important, mais ce que nous pouvons dire aujourd'hui est qu'au Congo, dans le cadre de cette nouvelle politique du sport, le volet infrastructurel est déjà réglé. Sur nos douze départements, dix disposent de complexes sportifs grâce à la politique de municipalisation accélérée initiée par le président de la République. Au-

jourd'hui, il s'agit pour notre pays de décider comment signer un protocole de gestion partenariale avec les acteurs du mouvement sportif. Nous devons également décider comment profiter de la nouvelle Constitution et de la politique de décentralisation qu'elle va permettre d'engager. Chaque département, dans le cadre de transferts de compétences et de fonds, doit avoir une politique de développement du sport. Tout ceci est intégré dans le cadre du plan de développement national du sport, qui vise à impulser la création de centres de préformation, d'organiser des compétitions départementales et inter-départementales... Au final, des actes stratégiques ont été identifiés et validés au cours de notre table ronde. La seconde étape vise à transformer cette stratégie en plan opérationnel, sur une base quadriennale, qui sera adopté par le gouvernement puis transformé en loi.

Quels autres thèmes importants ont été évoqués dans le cadre de la table ronde ?

L'un des volets importants est le financement du sport au Congo. Aujourd'hui, la loi du 31 juillet 2000 crée le fonds pour le financement des activités sportives. Ce fonds est public, mais le financement doit aussi venir du privé. C'est pourquoi nous encourageons des pratiques comme le sponsoring, qui permettrait d'obtenir des contrats avec différentes structures nationales ou internationales. Nous encourageons aussi les acteurs privés à créer des centres de formation. Nous avons également évoqué la nécessité d'améliorer la gouvernance sportive, ainsi que les relations entre les pouvoirs publics et les partenaires de l'union sportive. C'est important, car les pouvoirs publics n'ont pas de sportifs. Ce sont les mouvements sportifs, représentés par le Comité national olympique et sportif congolais et les fédérations, qui font le sport. ■



Léon Alfred Opimbat

“Performance is built on the quality of our infrastructure”

In this interview, Léon Alfred Opimbat evokes the national sports development plan currently being devised in Congo. This should clarify, in particular, how the Kintélé Sports Complex and other sports facilities built within the framework of accelerated municipalisation should be used to the best advantage in the future.

What was the feedback from those who took part in the 11th All Africa Games?

The 11th All Africa Games were a great moment for us, one that allowed us to give a positive response to the African and local sporting community. The President and the people of Congo are happy with what, finally, after initial concerns with regard to organisation, turned out very well, to the extent that the participating African community left with a very good impression. This was particularly the case for the general organisational plan from the COJA (All Africa Games Organising Committee) regarding hospitality, catering, accommodation, and transport, etc. The Games village was able to accommodate all athletes, with 51 out of 54

countries represented. The infrastructure met all the criteria of the Games. Today we are aware of our responsibility, because as we said, we set our standards very high. We are happy that there is a legacy of the African Games that benefits Africa and Congo.

How will this legacy will be maximised in the future?

Several ideas are already being considered. We have received requests for “going green” from many countries, particularly for the ongoing use of the Kintélé aquatic centre, as well as for other events. We have already hosted the Afrobasket Zone IV Qualifying Tournament and, in a few days’ time, we will be hosting other delegations in preparation for the 2017 Men’s Afrobasket tournament here in Brazzaville. Also, the African Volleyball Confederation contacted the Volleyball Federation of Congo with regard to hosting the January qualifiers for the Rio Olympics. We have made the necessary infrastructure available to the Volleyball Federation of Congo (FECOVO). As for Congo itself, we have qualified for the group stages of the World Cup qualifiers and our facilities will allow the Diables Rouges to train in preparation for these. Our facilities are of utmost importance, because we are aware that our performance is based on the quality of our infrastructure.

Are the African confederations soliciting Congo or vice versa? Who manages the Kintélé Complex?

In principle, it is the federations, in relation with African confederations, soliciting the Ministry of Sports. But in the longer term, this will evolve. You should know that we have just come out of a big roundtable discussion on the development of sport in our country. This is an important moment which will give us a place in history. Among the themes that have been retained are infrastructure and partnership relations between the Ministry and the federations. Regarding the management of the Kintélé Complex, I can say that the principle of aiming for a public-private partnership (PPP) has been approved. This would entail us signing a type of concession with a partner who would be responsible for the management, servicing and profitability of the infrastructure through the organisation of events. At the same time, the Ministry of Sports would give approval to this agreement because we have activities that will be governed by sports conventions, and it is the federations and ministries that are authorised to hold these events.

What place is given to the stadiums built during accelerated municipalisation in the plan under discussion?

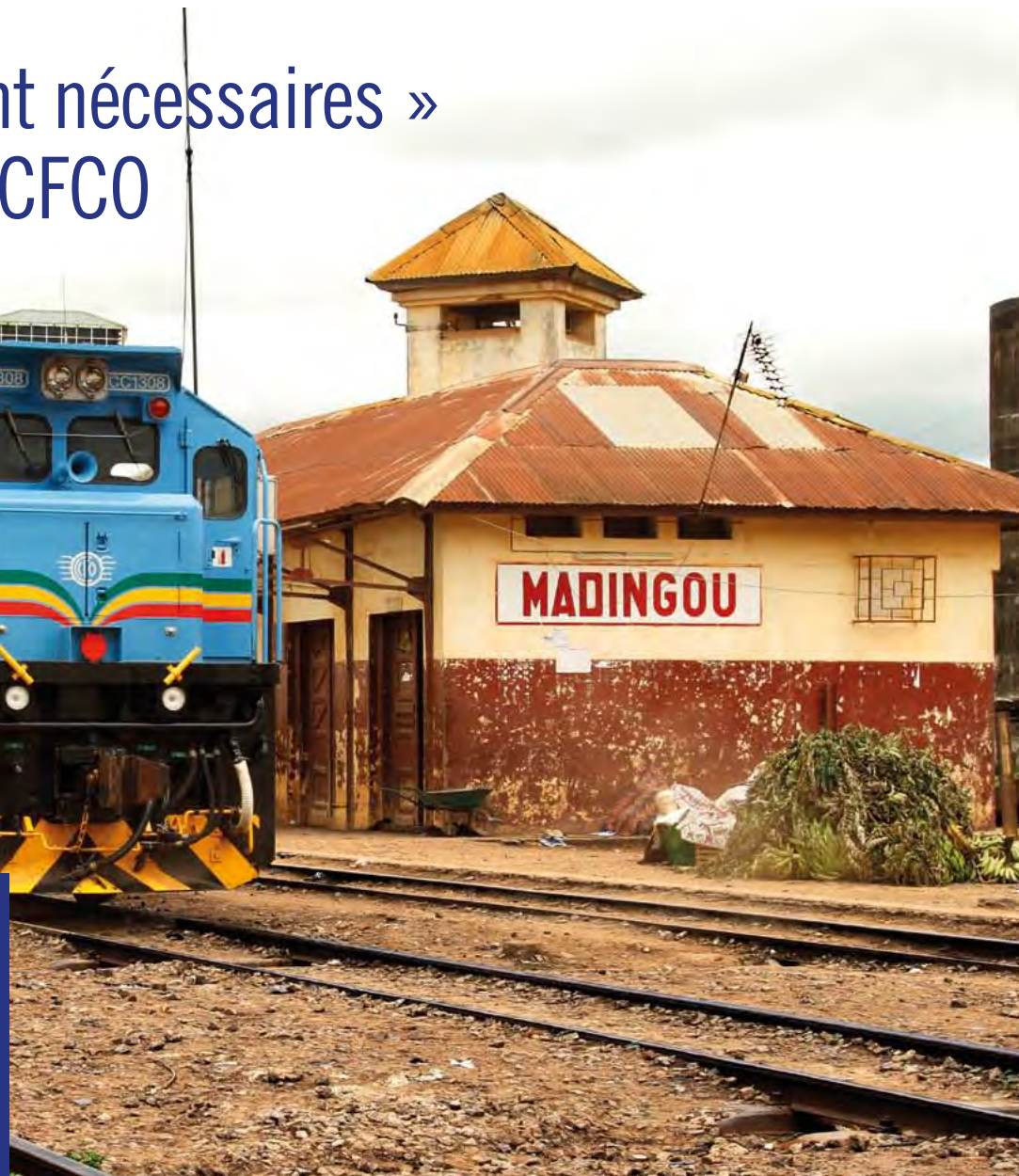
This is a big challenge, but what we can say today is that, in Congo, as part of this new sports policy, the infrastructure component is already validated. Out of our twelve counties, ten have sports complexes, thanks to the accelerated municipalisation policy initiated by the President of the Republic. Today, our country must decide how to go about signing a management partnership protocol with the main players of the sporting community. We also need to decide how to take advantage of the new Constitution and the policy of decentralisation that it provides for. Each county, in the context of the transfer of powers and funds, must have a sports development policy. All this is incorporated into the national sports development plan, which aims to stimulate the creation of pre-training centres and the organisation of county and inter-county competitions, etc. In conclusion, strategic actions were identified and approved during the course of our roundtable. The second step is to transform the strategy into a four-year operational plan of action, to be adopted by the government and converted into law.

What other important topics were discussed during the round table?

One important component is the financing of sport in Congo. The law of 31 July 2000 created the sporting activities financing fund. This is a public fund, but there also has to be funding from the private sector. This is why we encourage practices such as sponsorship, which would secure contracts with various national and international structures. We also encourage private sector players to create training centres. In addition, we discussed the need to improve sports governance and the relationship between public authorities and the sports union partners. This is important because there are no sports people in government. It is the sporting community and sports bodies, represented by the Congo National Olympic and Sports Committee and the federations, that make sport happen. ■

« Mille milliards de FCFA sont nécessaires » pour réhabiliter les voies du CFCO

Séraphin Bhalat : coordonnateur du projet de réhabilitation et d'équipement du CFCO



La locomotive « EMD GT38AC » au départ de la gare de Madingou

The "EMD GT38AC" locomotive leaving Madingou station



Séraphin Bhalat cumule les fonctions de Coordonnateur du projet de réhabilitation et d'équipement du CFCO, il est conseiller à l'aménagement du Président de la République et venait d'être nommé à la direction du port autonome de Pointe-Noire. Il revient dans cette interview sur huit ans de programme de modernisation du Chemin de fer Congo-Océan (CFCO).

Pourquoi l'État a-t-il lancé un programme de rénovation du CFCO en 2007 ?

Après les événements que le pays a connus à la fin des années 1990, le réseau ferroviaire s'est retrouvé dans un état tel qu'à de nombreux endroits sur la voie, les rails étaient cassés, ce qui entraînait beaucoup de déraillements, deux à trois par semaine. C'est pour cela que le président a lancé un programme d'urgence de réhabilitation du CFCO. Nous disposions de vieilles locomotives sur lesquelles nous n'étions pas intervenus depuis plusieurs décennies et qui ne pouvaient pas faire cinquante kilomètres sans tomber en détresse. Parmi

les priorités, il fallait donc agir pour réviser ces locomotives, afin de leur donner une nouvelle vie, mais aussi sur les tronçons les plus dégradés. Cela, sans oublier la zone de Brazzaville où les crues étaient incessantes au niveau de la rivière Djoué, ce qui nous a obligés à réaliser une déviation de deux kilomètres.

Quel montant a été dépensé jusque-là ?

Jusqu'à l'année dernière, ce sont près de cent milliards de FCFA qui ont été investis sur le CFCO. Le dernier effort réalisé a été dans l'acquisition aux USA, auprès d'EMD, de dix locomotives qui ont apporté un nouveau souffle sur le chemin

de fer (VOIR ENCADRÉ). Même les locomotives réhabilitées en 2009-2010 commencent déjà à prendre un coup.

Comment cette somme a-t-elle été ventilée ?

La ventilation était plus ou moins équilibrée entre le matériel roulant et la voie, y compris avec l'acquisition d'outils permettant d'intervenir sur cette dernière. N'oublions pas les « Gazelles » achetées à la Corée du Sud et mises en service en 2012. Ces wagons se retrouvent aujourd'hui surexploités en raison de l'engouement des usagers pour le chemin de fer. Les billets Brazzaville-Pointe-Noire sont vendus une semaine à l'avance. Il était

même question d'acquiescer deux nouvelles rames, en plus des deux acquises, de façon à ce que nous puissions envoyer un train le matin et un le soir.

Ces investissements vous ont-ils permis d'augmenter le chiffre d'affaires du CFCO ?

Les investissements consentis ont permis de passer de 18 à 35 milliards de FCFA de chiffre d'affaires entre 2008 et 2012, dont environ 80 % pour le trafic marchandises. Ce trafic marchandises est passé dans le même temps de 750 000 à un million de tonnes. Il y a eu une légère amélioration en termes de délais sur le trajet Braz-

DE NOUVELLES LOCOMOTIVES POUR LE CFCO

Dix locomotives « EMD GT38AC » achetées pour le CFCO sont arrivées en mars dernier à Pointe-Noire. Fabriquées par la société américaine Electro-Motive Diesel (EMD), filiale du groupe Caterpillar, elles avaient été inspectées deux mois plus tôt aux États-Unis par une délégation congolaise. Elles bénéficient des dernières innovations techniques et sont équipées de moteurs Diesel de traction à courant alternatif. Il a fallu assurer la formation des conducteurs et des agents de maintenance du CFCO avant de les mettre en service dans la fin de l'année. Trois ans plus tôt, la compagnie congolaise avait mis en service deux nouvelles rames de wagons, dites « Gazelles », œuvre d'un groupement entre la société française Compagnie internationale de maintenance (CIM) et l'entreprise sud-coréenne Sun Shing Rolling Technology (SSSRT). Les deux rames comprennent une voiture couchette haut standing, deux voitures de première classe et des voitures de seconde classe climatisées.

zaville-Pointe-Noire, car le voyage durait 20 à 22 h autrefois, alors qu'on le fait désormais en 13 à 14 h avec la « Gazelle ». Pour peu que l'on puisse intervenir sur la voie, on peut faire mieux.

Des déraillements ont encore lieu...

Le problème de la voie reste entier. Des tronçons n'ont jamais été réhabilités depuis la mise en circulation du CFCO en 1934 ! On ne doit plus parler de rames de 36 kg et passer à une infrastructure de meilleure portance, surtout dans la perspective d'une hausse de l'exploitation minière. L'État est donc en train de chercher auprès de bailleurs de fonds des financements qui permettraient de renouveler pratiquement toute la voie. Le but est de changer les rails, à 48 voire 54 kg de portance, afin qu'ils puissent supporter des charges plus lourdes. Le problème concerne peut-être les ouvrages d'art, prévus pour une charge à l'essieu de 17 tonnes. Mais dès lors que nous pourrions avoir une structure ferroviaire robuste, avec un ballast renforcé, nous pourrions être à même de supporter des charges lourdes. L'investissement estimé est d'environ mille milliards de FCFA pour les 500 km entre Pointe-Noire et Brazzaville et les 285 km entre Mombelo, à 200 km de Pointe-Noire, et la frontière du Gabon, sur cette ancienne voie de la COMILOG par laquelle transitait le man-gèse.

Les entreprises minières concernées ont été sollicitées ?

Oui, les opérations étaient relativement avancées, il y a eu un ralentissement peut-être dû à la chute des cours du fer. Mais nous restons optimistes et ces partenaires sont toujours là – Exxaro, Congo Mining – aussi bien en ce qui concerne les dispositions à prendre pour les voies que pour les quais du port. Les discussions sont

également très avancées avec des partenaires italiens, mais aussi chinois. Une étude de faisabilité a même été réalisée avec ces derniers, malheureusement, nous avons déploré le décès d'un des responsables de la société concernée lors des attentats de l'hôtel Radisson de Bamako. Il est évident qu'il est possible de réaliser ce projet avec plusieurs partenaires, tant son coût est élevé.

La Route nationale 1 concurrence-t-elle le rail ?

Dans tous les pays du monde, la route a toujours cohabité avec les chemins de fer. Je pense que ce sont même deux modes de transport complémentaires. Pour certains types de trafic, c'est le train qui est le plus rentable. De la même façon, sur la partie septentrionale du pays, il est plus rentable de faire flotter du bois sur le fleuve que de le transporter par la route. Sur le trafic passager par exemple, le CFCO a déjà pris un coup sur le tronçon de la RN1 inauguré entre Pointe-Noire et Dolisie. Presque plus personne ne prend le train, les gens préférant faire le voyage en trois heures par la route. Quand la route sera ouverte jusqu'à Brazzaville, il est certain qu'il y aura une bonne ponction sur le trafic voyageur. En revanche, la ponction de la route sur le trafic marchandises est très marginale.

Vous êtes depuis quelques mois le directeur général du port de Pointe-Noire ? Quel lien existe-t-il entre cette infrastructure et le CFCO ?

Il existe une solidarité, en quelque sorte, entre le port de Pointe-Noire et la voie ferrée. Il faut absolument que les négociations en cours sur la réhabilitation du chemin de fer aboutissent pour décongestionner le port. Dans le schéma directeur du port, il est prévu que des embranchements arrivent jusque sur les quais. ■



Séraphin Bhalat is a multitasker with a number of different titles. He is not only coordinator of the Congo-Ocean Railway (CFCO) rehabilitation and equipment project; he is also a MATDGGT project manager and has just been appointed manager of the autonomous port of Pointe-Noire. In this interview, he retraces the eight-year Congo-Ocean Railway Modernisation Programme.

A trillion CFA francs are needed to rehabilitate the CFCO railway lines.

Séraphin Bhalat: coordinator of the CFCO rehabilitation and equipment project.

Why did the State launch the CFCO renovation programme in 2007?

After the events that occurred in the country in the late 1990s, the railway network was left in such a state that the rails were broken in many places on the line, which resulted in a lot of derailments, up to two three times a week. This is why the President launched an emergency CFCO Rehabilitation Programme. We had really old locomotives on which no maintenance work had taken place for several decades and that could not travel fifty kilometres without breaking down. So one of the priorities was updating and replacing these locomotives, to give them a second life, and repairing the most damaged sections of the railway line. There was that plus the building of a two-kilometre detour in the Brazzaville area where flooding from the Djoue River was endless.

How much has been spent to date?

Up until last year, nearly a hundred billion CFA francs had been invested in the CFCO. The last expenditure was made in the acquisition of ten locomotives from US locomotive manufacturer EMD to rejuvenate the railway's rolling stock (SEE BOX). Even those trains that were rehabilitated in 2009-2010 had started showing their age.

How was this amount allocated?

This amount was more or less split between rolling stock and track, including the acquisition of the necessary tools for working on the tracks. Not forgetting the "Gazelles" purchased from South Korea and commissioned in 2012. These trains are over-used today because of the high railway passenger demand. Tickets for the Brazzaville-Pointe-Noire trip are sold out a week in advance. There was even talk of acquiring two new trains, in addition to

the other two, so that we could run a train in the morning and another one at night.

Have these investments helped to increase CFCO turnover?

The investments have resulted in the CFCO turnover increasing from 18 to 35 billion CFA francs between 2008 and 2012, of which about 80% came from the freight service. During this same time frame, goods traffic went from 750,000 to a million tons. There was a slight improvement in terms of delays on the Brazzaville-Pointe-Noire route; what was previously a 20 to 22 hour journey now only takes 13 to 14 hours with the "Gazelle". As long as we can carry out maintenance work on the lines, we can do better.

Are there still derailments?

The condition of the track is still a problem. There are entire sections of rail that have never once been rehabilitated since the CFCO started running in 1934! We shouldn't even be talking about 36 kg/m rail anymore and should be investing in heavier load infrastructure, especially in view of the forecast increase in mining activity. The State is seeking funding from donors so that we can replace the entire railway line. The goal is to change rails to 48 kg/m or even 54 kg/m axle load capacity, so that they can withstand heavier loads. The problem is perhaps the bridges, which are built to bear a 17-ton axle load. But as soon as we have a more robust railway structure, with reinforced railway ballast, we should be able to withstand heavy loads. The estimated investment is around a trillion CFA francs for the 500 km between



Les ministres Jean Jacques Bouya et Isidore Mvouba lors de l'inauguration de la « Gazelle »

Ministers Jean Jacques Bouya and Isidore Mvouba during the inauguration of the "Gazelle" train

Brazzaville and Pointe-Noire, and the 285 km between Mombélo (200 km from Pointe-Noire) and the Gabon border, on the old COMILOG track that was used for transporting manganese.

Have mining companies been solicited?

Yes, operations were relatively advanced, and then there was a slowdown, more than likely due to falling iron ore prices. But we are remaining optimistic and these partners are still there – Exxaro and Congo Mining – not only in terms of the provisions to be made for the tracks but also for the port platforms. Discussions are also well underway with Italian and Chinese partners. We even carried out a feasibility study with a Chinese company but unfortunately, one of the employees of the company died in the recent attack and bombing at the Radisson Hotel in Bamako. It is obvious that, due to the extremely high cost of this project, it would be logical to proceed with several partners.

NEW LOCOMOTIVES FOR THE CFCO

Ten "EMD GT38AC" locomotives purchased for the CFCO arrived in Pointe-Noire last March. Manufactured by US-based Electro-Motive Diesel (EMD), a subsidiary of the Caterpillar group, they were inspected two months earlier in the US by a Congolese delegation. They feature the latest technical innovations and are equipped with AC traction diesel engines. We had to train the CFCO drivers and maintenance workers before putting them into operation at the end of the year. Three years earlier, the Congolese company had put two new trains, called "Gazelles", into service, the result of a consortium between French company Compagnie Internationale de Maintenance (MIC) and South Korean company Sun Shing Rolling Technology (SSSRT). Both trains include a luxury sleeper carriage, two first-class carriages and air-conditioned second-class carriages.

Is National Highway 1 competition for the railway?

In every single country around the world, the road has always lived alongside the railway. I even believe that they are two complementary modes of transport. For certain types of traffic, the train is the most profitable. Similarly, in the northern part of the country, it is more profitable to transport timber on the river than using road transport. In terms of passenger traffic, the CFCO has already taken a hit on the RN1 section opened between Dolisie and Pointe-Noire. Almost no one takes the train; people prefer to make the journey in three hours by road. When the road is open all the way to Brazzaville, it is certainly going to be a great drain on passenger traffic. However, competition from the road for freight transport is very marginal.

You are the new manager of the Port of Pointe-Noire. What connection is there between this infrastructure and the CFCO?

There is a sort of solidarity, somehow, between the Port of Pointe-Noire and the railway. It is absolutely imperative that the ongoing negotiations on the rehabilitation of the railway lead to the decongesting of the port. The port master plan includes new branches of the railway that will come all the way to the docks. ■

Retour à... Dolisie

À chaque numéro, *Reflét* vous fait découvrir une ville « municipalisée » ou une infrastructure récemment livrée, et son appropriation par les citoyens.



Dix ans après avoir été « municipalisée », la capitale du Niari prend sa place, économiquement et physiquement, au milieu de la Nationale 1, entre Brazzaville et Pointe-Noire.

À l'entrée de Dolisie, un vieux panneau routier indique encore, en blanc sur fond vert, la direction vers Pointe-Noire et Brazzaville, via l'ancienne Route nationale 1. Pour se rendre par la voie la plus rapide jusqu'aux deux plus grandes villes du Congo, il faut pourtant ne pas tenir compte de cette information et poursuivre son chemin vers un nouveau rond-point qui débouche sur le tapis autoroutier de la nouvelle RN1. La capitale du Niari, elle aussi, s'est vue dotée en 2006 de son tapis urbain, lorsqu'elle a bénéficié de la municipalisation accélérée. Ce matin de décembre, il permet même à deux cyclistes équipés comme des professionnels de s'entraîner, sur des vélos de course aux pneus ultra-fins, sans risquer la crevaisson sur un nid-de-poule. 21 kilomètres ont été bitumés à l'occasion de la municipalisation accélérée dans une ville qui comptait environ 17 kilomètres de voies défoncées.

La capitale du Niari, située à 380 kilomètres à l'ouest de Brazzaville, renvoie à travers ses principales artères une image de modernité. Au cœur de la ville, les Dolisiens se sont approprié leur marché, le plus grand jamais construit au Congo lors de son inauguration en février 2011 par Mme Antoinette Sassou N'Guesso. Avec 1 177 étals et 82 boutiques, ce bâtiment, dont l'architecture monumentale n'est pas loin de rappeler celle d'une église protestante, occupe une superficie de 7 961 m², pour une surface totale bâtie de 19 500 m². Il dispose de plusieurs chambres froides, de

pharmacies, mais également de structures de services tels qu'un poste de police, une infirmerie ou encore des blocs sanitaires.

Le réseau électrique (basse et moyenne tension) de la ville a été étendu, la tension augmentée et les postes de transformation renforcés. Le système d'adduction d'eau potable a été modernisé, les anciennes conduites d'eau remplacées et les capacités de stockage sont passées de 500 à 3 500 m³. L'hôpital général de la ville a été réhabilité et équipé, alors qu'une gare routière a été construite.

Spécificité dolisienne, le « Grand Hôtel », un symbole de la ville alors fermé, a été réhabilité. Il renforce ainsi la capacité hôtelière en lien avec le développement attendu du tourisme de loisirs – les pentes du massif du Mayombe démarrent au pied de Dolisie – et du tourisme d'affaires, alors que le chef-lieu n'est plus qu'à deux heures de route de Pointe-Noire. Dans la même perspective, la piste de l'aéroport Ngot Nzoungou de Dolisie, longue de 1 600 mètres, a été prolongée jusqu'à 2 050 mètres afin d'accueillir des avions gros-porteurs, et une nouvelle aérogare a été construite.

Autre particularité, la localité de Mbounda, non loin de Dolisie, a vu l'ouverture des portes de son lycée d'excellence en octobre 2011. L'établissement, qui accueille les élèves de tout le Congo, fait en réalité un clin d'œil à l'histoire. Il a été érigé sur le site historique d'une ancienne école coloniale d'élite où l'actuel président de la République du Congo s'est formé. ■



Return to... Dolisie

Ten years after its “municipalisation”, the capital of Niari takes its place, economically and physically, at the halfway mark of the National Highway 1, between Brazzaville and Pointe-Noire.

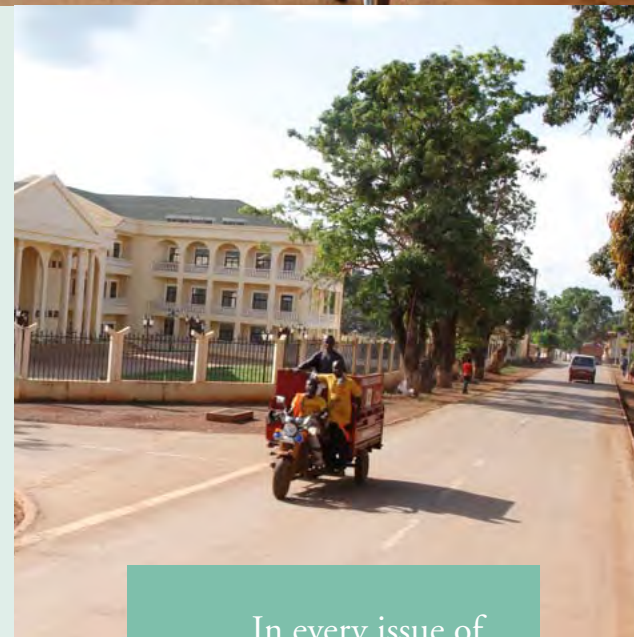
As one drives into Dolisie, there is an old road sign that still indicates, in white on a green background, the way to Pointe-Noire and Brazzaville via the old National Road 1. However, to take the quickest possible route to the two largest cities in Congo, one should ignore these directions and continue straight on towards the new roundabout that leads to the recently completed National Highway 1 (RN1). In 2006, the capital of Niari was also provided with its urban road grid, when it benefited from accelerated municipalisation. On this December morning, there were even two professionally equipped cyclists on racing bikes, with ultra-thin tyres, training on its smooth surface without the slightest risk of a puncture from a pothole. During the accelerated municipalisation process, 21 km were tarred in a town that, at the time, was making do with 17 km of potholed roads.

Dolisie, the capital of Niari, is located 380 km west of Brazzaville and reflects the image of modernity from its main streets. In the heart of the town centre, its citizens have appropriated their market, which was officially opened in February 2011 by Mrs. Antoinette Sassou-Nguesso and is the largest ever built in Congo. With 1,177 stalls and 82 shops, the massive architecture of this building is similar to that of a Protestant church and occupies an area of 7,961 m², with a total floor area of 19,500 m². The market is equipped with several cold storage rooms, some pharmacies and service structures such as a police station, an infirmary and sanitary blocks.

The town's electricity network (low and medium voltage) was extended, the voltage increased and the transformer stations reinforced. The drinking water supply system has been modernised; the old water pipes were replaced and the storage capacity was increased from 500 to 3,500 m³. The town's general hospital was rehabilitated and equipped, and public transported was given a boost with the building of a brand new bus station.

The “Grand Hotel”, one of Dolisie's landmarks, had been closed for a while before being completely renovated. It strengthens the town's hotel capacity, in line with the expected development of leisure tourism – the slopes of the Mayombe massif start on the outskirts of Dolisie – and business tourism, now that the capital is only a two-hour drive from Pointe-Noire. With this potential in mind, the runway of the Ngot Nzoungou Airport in Dolisie was extended from 1,600 metres to 2,050 metres in order to accommodate larger, wide-body aircraft. To complete the upgrade, a new terminal was built.

Education too, received a boost, when Mbounda, near Dolisie, saw the doors of its School of Excellence open in October 2011. This secondary school, which welcomes students from across Congo, is actually a wink at history. It has been built on the historic site of an old colonial elite school, where the current President of the Republic of Congo was educated. ■



In every issue of *Reflét*, readers are given a tour of a municipalised town or a newly completed infrastructure and shown how the general public have appropriated it.



Nous vous offrons le monde au départ de Brazzaville

