

Reflet

**Municipalisation accélérée:
4 ans de marche déjà**



**Route Pointe-Noire/Brazzaville:
les travaux sont lancés**



L'accomplissement d'une parole

Dans le sens de la marche

D' aussi loin que je me souviens, la matérialisation d'un dessein exige de celui qui le porte la manifestation d'un intérêt suprême, l'engagement envers des objectifs plus larges, des idéaux plus élevés et des tâches plus importantes. Il y a une différence entre l'idée qu'on a de faire quelque chose et l'engagement envers lui. La réalisation des projets qui reflètent les aspirations des populations a plusieurs fois été promise, mais souvent sans succès. La route Bouansa-Mouyondzi dans le département de la Bouenza a longtemps traîné le pas. Aujourd'hui, la route est faite et inaugurée. La dotation du pays d'un barrage hydroélectrique destiné à réduire sa dépendance énergétique a toujours été évoquée, sous tous les mandats présidentiels, mais sans connaître une exécution physique. La construction d'une route reliant les capitales économique et politique, Pointe-Noire et Brazzaville, a rempli les rêves de tous les politiques ou presque. Tous l'ont promise aux populations. Mais mal leur en prit, car tous ces projets ne franchissent jamais le cap de promesses. Avec les travaux en cours du barrage hydroélectrique d'Imboulou sur la rivière Léfini dans le département du Pool, avec le lancement de la route Pointe-Noire/Brazzaville, l'action vient briser les idées reçues. Les doutes profonds se dissipent. Chacun cesse d'accréditer ce qui

est absolument faux et de nier ce qui est manifestement vrai. L'omission étant, hélas, souvent une façon commode d'échapper à l'éblouissement des réalités. De l'action du président Denis Sassou Nguesso, plusieurs leçons sont à retenir. Au nombre desquelles : celui qui gouverne son peuple en lui donnant de bons exemples est comme l'étoile polaire qui demeure immobile pendant que toutes les étoiles se meuvent autour d'elle. L'Histoire enseigne que si nous voulons nous survivre, il nous faut laisser des écrits qui valent d'être lus ou bien des exploits qui valent d'être contés. James Freeman Clarke, un Américain du XVIII^e siècle, déclarait : «La différence entre le politicien et l'homme d'Etat, c'est que le premier pense à la prochaine élection, le second à la prochaine génération.». La politique n'a donc de sens que si elle se fixe pour but de donner un espoir d'avenir. Ces actes qui se multiplient, à la faveur de la municipalisation et des grands travaux hors municipalisation, créent des conditions de bien-être social et économique, certes pour améliorer le présent, mais constituent aussi une véritable pensée sur l'avenir. Sur la prochaine génération. Toutes ces évolutions relèvent d'une marche ordonnée dont nos lecteurs, au fil des pages, saisiront le sens. Jugez-en

J.J.B .



Jean Jacques Bouya
Conseiller du chef de l'Etat aux transports, à l'équipement, à l'urbanisme et à l'habitat, Délégué général des grands travaux

Sommaire

- 1 Editorial P.3
- 1 Route Pointe-Noire/Brazzaville P.7
- 1 Centrale thermique de Brazzaville P.11
- 1 Aéroport d'Ollombo..... P.14
- 1 Municipalisation accélérée: 4 ans de marche déjà..... P.17
- 1 Pointe-Noire: une aube nouvelle éclot..... P.19
- 1 Impfondo: une ville se métamorphose..... P.21
- 1 Dolisie: et si le bilan m'était conté..... P.25
- 1 Brazzaville: chronique d'une ère annoncée..... P.33

Délégation Générale des Grands Travaux

Faire de l'ambition de modernisation une réalité



BP : 1127 / Fax : 81.47.13 Email : dggt_congo@yahoo.fr Site web : www.dggt.net

10, rue du poisson salé, Mpila, derrière la SIAT,

Brazzaville, République du Congo

I. Cadre juridique

Créée par le décret n° 2002 – 371 du 03 décembre 2002, la Délégation Générale des Grands Travaux est l'organe technique et administratif de négociation et de passation des marchés et contrats de l'Etat, des projets structurants d'équipement et d'aménagement du territoire.

II. Missions

Faire réaliser les études, lancer les appels à la concurrence, organiser le dépouillement des offres. Maître d'ouvrage délégué, elle suit et contrôle l'exécution des chantiers,

organise la réception des ouvrages finis.

III. Organisation

Aux termes du décret n°2003-62 du 7 mai 2003 portant réorganisation de la Délégation Générale des Grands Travaux, celle-ci est dirigée par un Délégué Général et comprend : une Direction de l'Expertise des Marchés, une Direction de la Coordination Technique, une Direction de l'Administration et des Finances.

IV. Collaboration

Aux côtés des ministères du Plan, de l'Aménagement du Territoire, de l'Intégration

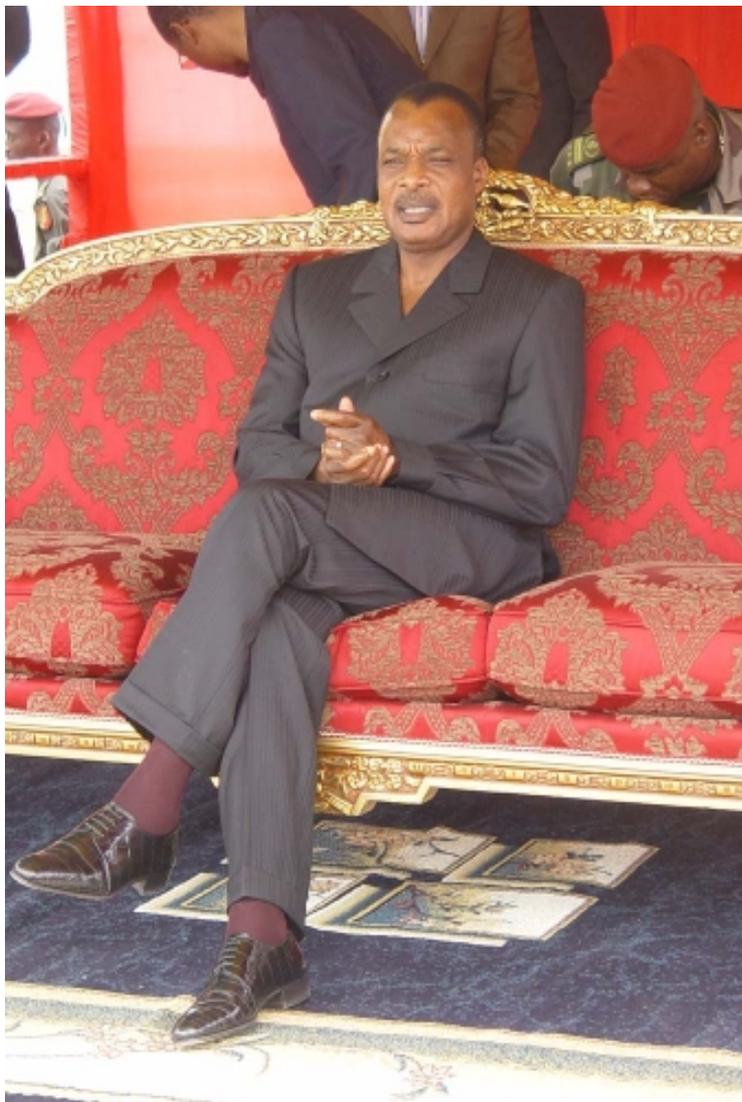
Economique et du NEPAD, de l'Economie, des Finances et du Budget, elle participe à la programmation budgétaire des projets, relevant de sa compétence. Toutes ces missions s'accomplissent en collaboration avec les ministères bénéficiaires, les pouvoirs déconcentrés et les pouvoirs décentralisés.

V. Conception :

Elle consiste à faire exécuter les études de faisabilité, examiner et apprécier les coûts des projets, mettre au point le cahier des charges et les prescriptions techniques de chaque projet.

" Le Congo est en pleine renaissance. Je l'affirme sans hésiter. Parce que la renaissance d'une nation se mesure à l'ampleur et à la qualité des actes qui traduisent la volonté commune d'aller de l'avant. Car les actes parlent toujours mieux que le verbe. La renaissance du Congo c'est une ambition visible, concrète et tangible. Ce sont des réalisations que nos populations voient et touchent au quotidien: des infrastructures et équipements de base, de grands travaux qui sortent de terre et transforment en profondeur le visage et l'état physique de la nation, donnant ainsi à notre pays une réelle perspective de progrès et de modernité... Notre conviction est que la réalisation des infrastructures de base aidera à accélérer le progrès économique et social de notre pays..."

Président Denis Sassou Nguesso,
message sur l'état de la nation, le 27
octobre 2007.



Magazine des Grands Travaux

Reflet

Edité par la cellule de communication de la
Délégation Générale des Grands Travaux
BP : 1127 / Fax : 81.47.13 / 653-50-43/539-56-67
Email : dggt_congo@yahoo.fr

Site web: www.dggt.net

10, rue du poisson salé, M'pila, derrière la SIAT, Brazzaville

Directeur de la publication, Coordinateur éditorial: Jean Jacques Bouya

Rédacteur en chef: André Ondélé

Rédaction: Genèse Miakazébi, Brice Aristide Bendza, Chantrel Mabilia,
Bienvenu Sosthène Ondzambé, Flore

Mise en pages: Jean Paulin Houa (atelier L'Aube Vision, 48, rue Assiéné, Mikalou)

Impression : Ria Communication

Route Pointe-Noire/Brazzaville

Les travaux sont lancés



Le président de la République sur le tracteur

Sous la pluie battante, sous les yeux des populations, des sages et des officiels, la lame du tracteur rase le sol. Au volant de la machine, le chef de l'Etat, Denis Sassou Nguesso. Depuis près de sept jours, nous apprend-on ici, il pleut sans discontinuer. Ce jeudi 25 octobre, le temps est certes à la pluie, mais l'ambiance de fête, depuis des heures, gagne les lieux. La foule est immense et sans cesse grandissante. Par le creux de l'engin, le président de la République puise une importante quantité de sable et la jette à quelques centimètres de l'amoncellement constitué sur le site. Par cet acte, Denis Sassou Nguesso lance la construction de la route Pointe-Noire/Brazzaville, longue d'environ 600 kilomètres. Au cours de cette cérémonie, quatre orateurs se sont succédé. Roland Bouity Viaudot, maire de Pointe-Noire a exprimé l'allégresse des populations de voir se réaliser ce projet aux incidences

immenses sur la société et l'économie congolaises. Avec cette route, a-t-il poursuivi, opérateurs de tous bords multiplieront divers secteurs générateurs de revenus et créateurs d'emplois. Les transporteurs aussi verront leurs perspectives s'élargir par l'accroissement de leurs activités. La route Pointe-Noire/Brazzaville rapproche les populations de plusieurs départements de notre pays et relie, tel un cordon, l'ensemble du territoire congolais, car, elle ira se joindre à la route nationale N°2. Surtout avec le lancement prochain de la route Owando-Makoua-Ouessou. Arappelé le préfet de Pointe-Noire, Alexandre Honoré Mpaka. La construction de cette route permettra la réalisation de plusieurs infrastructures d'intérêt socioéconomique dans les principaux villages situés sur l'axe. Des dispositions sont prises pour protéger la route contre d'éventuelles occupations

anarchiques. La route Pointe-Noire/Brazzaville vient s'ajouter aux autres réalisations dont, jour après jour, le président Denis Sassou Nguesso nourrit son entreprise en faveur du Congo. La route maintes fois promise, mais jamais réalisée, c'est le rappel fait par Florent Ntsiba, ministre de l'Equipement et des Travaux publics. Heureusement, rien n'est jamais perdu dès lors que dans le cœur d'un seul homme la flamme de l'action n'est pas éteinte. À cet endroit qui borde l'océan Atlantique, communément désigné village des voiliers, la pluie continue d'arroser terre et hommes. Mais le temps qu'il fait n'empêche pas le chef de l'Etat de prendre le bain de foule. Il a fallu beaucoup marcher, pour venir à bout de cette marée humaine qui s'étendait place de Loango, et qui, en avance sur l'ouvrage, vit déjà ses premiers émois.

Reportage de Flore N. Kounga

Route Pointe-Noire/Brazzaville

Fiche technique

Aujourd'hui, plus encore qu'hier, va s'inscrire dans les faits, l'engagement pris dans La Nouvelle Espérance, de donner au Congo un réseau routier fiable, diversifié et moderne.

Longue d'environ 600 kilomètres, la route nationale lourde Pointe-Noire-Brazzaville, dont la chaussée aura une plateforme de 16 mètres de large, se réalisera en quatre tronçons :

- Premier tronçon: Pointe-Noire–Dolisie, 186 kilomètres ;
- Deuxième tronçon : Dolisie–Madingou, 114 kilomètres,
- Troisième tronçon : Madingou–Mindouli, 111 kilomètres,
- Quatrième tronçon : Mindouli–Brazzaville 190 kilomètres.

Plusieurs ouvrages de franchissement des obstacles et de protection seront construits, dont un échangeur à l'entrée de Pointe-Noire, ainsi que des passages supérieurs pour enjamber le chemin de fer. De même sont prévus des ouvrages connexes tels des bases-vie, des stations services tous les



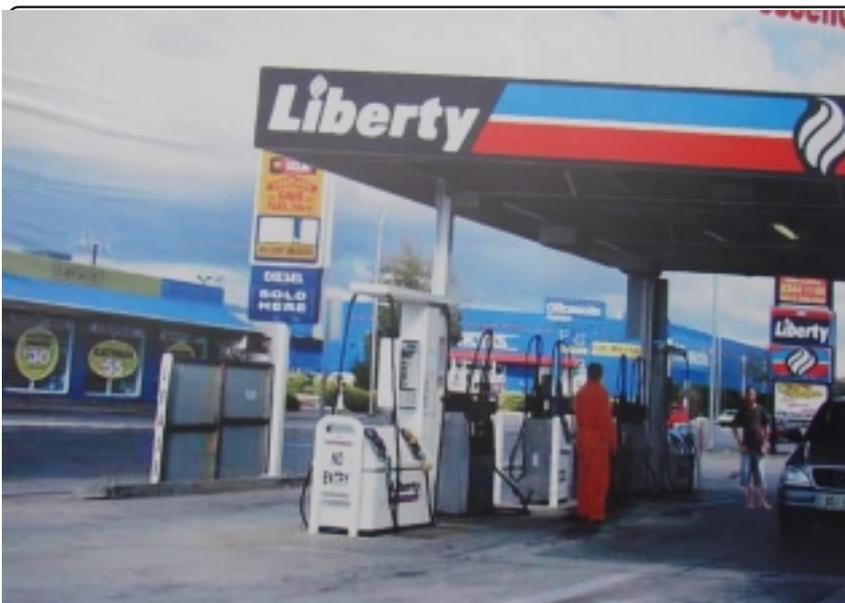
Maquette de la chaussée

100 kilomètres, dotées des aires de repos pour les usagers; des postes de péage, des écoles et centres de santé intégrés dans les grands villages situés sur l'axe. Les cours d'eau de traversée majeure sont : la Louvakou, la Loubomo, la Loudima, le Njari, la Bouenza, le Ndouo et le Djoué. Des bretelles seront réalisées pour assurer la

liaison avec les villes de Dolisie, Loudima, Madingou, Loutété, Mindouli. Elle traversera la route de Mayama à hauteur du village centre de Nkoué.

La Route nationale lourde Pointe-Noire-Brazzaville renforcera la vocation de transit de notre pays, de l'océan vers l'hinterland. Aidera à développer le potentiel agricole des régions desservies, à reconquérir et réapproprier les courants d'évacuation des produits vers les zones de consommation. Accroîtra les voyages d'agrément et de tourisme. Promouvra les échanges sous-régionaux.

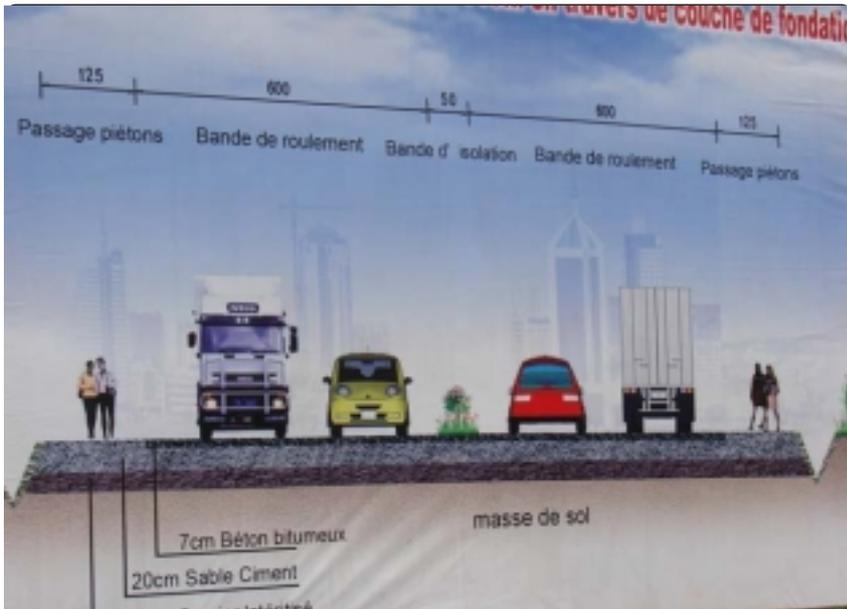
La nouvelle voie rendant la mobilité aisée, viendra équilibrer d'autres modes de transport, et fondre dans un tout cohérent les divers réseaux existants. Ainsi, le mouvement des biens et des personnes, sur ce trajet, longtemps réduit aux transports de masse, c'est-à-dire l'avion et le train, verra s'élargir son champ, avec la facilitation du transport individuel, grâce à l'usage du véhicule.



Maquette d'une station service

Route Pointe-Noire/Brazzaville

Fiche technique (suite)



Maquette du corps de chaussée

Le premier tronçon, Pointe-Noire/Dolisie, est long de 186 kilomètres et se réalisera en deux lots:

- Lot N°1 : Pointe-Noire – Malélé,
- Lot N°2 : Malélé-Dolisie.

Les vitesses de référence sont de 80 km/h dans la traversée du Mayombe, et 100 km/h sur le reste du tracé. Le profil en travers type se présente ainsi qu'il suit:

- En rase campagne:

* une chaussée bidirectionnelle de 2x2 voies de circulation de 6 mètres de largeur chacune, séparées par une bande médiane de 0,50 mètre marquée au sol.

* deux accotements de 1,25 mètre de largeur chacun;

* des ouvrages d'assainissement.

Les bretelles d'accès, en zone urbaine de Pointe-Noire et de Dolisie auront les caractéristiques suivantes :

- une chaussée de 13 mètres de largeur comprenant une bande circulaire de 9 mètres et deux bandes d'arrêt de 2 mètres chacune;
- deux trottoirs de 2 mètres de largeur chacun

- des ouvrages d'assainissement.
- Deux bandes végétalisées de 10 mètres chacune de part et d'autre de la chaussée, en vue de garantir une emprise suffisante à la route et protéger la voie contre d'éventuelles occupations anarchiques.

En effet, il est fréquent que, pour des mobiles socio-économiques ou commerciaux, des villages et quartiers entiers se construisent en bordure des routes aménagées, mais souvent dans l'emprise de celles-ci. Ce qui engendre, non seulement des expropriations à coûts prohibitifs, mais surtout des érosions et autres calamités. Phénomène qui s'observe davantage, avec plus de gravité dans nos villes.

Le corps de chaussée correspondra à la structure d'une route lourde avec un revêtement de 7 centimètres d'épaisseur en béton bitumineux.

Les travaux seront exécutés par l'entreprise China State Construction and Equipment Corporation, pour un montant de 172 milliards 450 millions de francs Cfa. La durée prévisionnelle sera de 30 mois. Le financement se fera conformément à l'accord cadre de coopération économique et commerciale conclu le 19 juin 2006, entre notre pays et la République populaire de Chine.



Visualisation de chemin de fer (CFCO)

La centrale thermique de Brazzaville opérationnelle



Une vue de la centrale thermique

Destinée à réduire le déficit énergétique dans la ville Capitale, la centrale thermique de Brazzaville est déjà au point.

Avec une capacité de 32,5 mégawatts, la centrale thermique de Brazzaville est un ensemble d'installations et d'équipements comprenant notamment : un bâtiment à étage, 10 groupes électrogènes, des circuits auxiliaires associés, des équipements électromécaniques, un dépôt d'hydrocarbures, un circuit de défense contre incendie, une ligne moyenne tension 30kv entre la centrale et le poste C, le poste C de Mpila réhabilité. Deux types de combustible sont utilisés pour faire fonctionner la centrale. Il s'agit du gas-oil et du fuel léger. Il y a un avantage financier sur l'utilisation du fuel léger qui revient moins cher à la pompe que le gasoil. Cette centrale atténuera les effets délétères du délestage Moyenne tension à Brazzaville, délestage rendu manifeste par les dysfonctionnements techniques des

centrales hydroélectriques d'Inga, de Moukoulou et du Djoué. Après la visite des installations, la commission technique a constaté que les travaux sont réellement terminés en ce qui concerne les unités de production et les différents auxiliaires de la centrale. En marge des travaux de la centrale, la Délégation générale des grands travaux a procédé à la réhabilitation du poste C de Mpila, qui recevra l'énergie pour la distribuer dans la ville. La centrale fonctionne sous deux régimes. Elle fonctionne en parallèle avec les réseaux de la Sne, c'est-à-dire Inga envoie, et la centrale se couple sur Inga. La centrale peut également fonctionner en îlotage : quand Inga est interrompu, la centrale produit toute seule. Des formations à l'intention des agents du maître d'ouvrage ont été organisées. Une première équipe a participé à la formation en usine, sur le moteur et sur les différents équipements électromécaniques. Et une deuxième formation s'est faite pendant le montage des

équipements. La troisième est en cours. Elle concerne l'exploitation de la centrale. Sous peu, les équipes seront bien outillées pour gérer l'ouvrage. Les travaux ont été exécutés par l'entreprise ABC-Procob.

Pour davantage de détails, nous avons interrogé le ministre de l'énergie et de l'hydraulique, Bruno Jean Richard Itoua, et le Délégué général des grands travaux, Jean Jacques Bouya.

Monsieur le ministre, à quoi correspond la réception provisoire ?

La réception provisoire signifie que le constructeur a réalisé tout ce qui lui a été demandé. C'est donc une opération dans laquelle le maître d'ouvrage regarde la conformité des équipements et des installations aux commandes passées. Il en ressort, pour la centrale thermique, que tous les équipements et installations sont réalisés selon les règles de l'art. Ainsi, le maître d'ouvrage délégué, qu'est la

La centrale thermique de Brazzaville opérationnelle



Salle des moteurs

Délégation générale des grands travaux, a estimé que l'ouvrage est recevable. Nous venons de le transférer au bénéficiaire qu'est le ministère de l'énergie. Le transfert s'est effectué en présence du Premier ministre chargé de la coordination de l'action du gouvernement et des privatisations, Isidore Mvouba. A partir d'aujourd'hui, l'exploitant est responsable de la gestion de cette centrale thermique. Nous allons procéder à des séries d'essais. Au bout de ces essais, nous pourrions mettre définitivement l'ouvrage en production.

Cette centrale vient-elle mettre un terme aux délestages ?

On ne peut pas le dire de façon aussi abrupte. Ce qui est sûr, c'est qu'il y aura une amélioration significative. Les délestages seront moins fréquents. Nous avons amélioré la quantité d'énergie produite. C'est la première condition. Mais il faut transporter cette énergie et la distribuer. La seule grande difficulté réside dans ces câbles qui chauffent, ces transformateurs qui sont saturés, ces branchements pirates qui

n'étaient pas prévus dans le dimensionnement des postes et qui, aujourd'hui, font fonctionner ces machines dans des conditions anormales. Mais, en général, une panne est toujours possible. Un câble qui n'est pas en bon état peut lâcher. Un poste qui est saturé peut céder. Nous n'avons pas la prétention d'avoir remplacé tout le

réseau de Brazzaville parce que nous avons la centrale aujourd'hui. En revanche, les Brazzavillois réaliseront que l'énergie injectée dans le réseau va modifier la physionomie de la situation électrique de la ville.

Qui sera responsable de la gestion de cette centrale ? La SNE ou une autre entreprise ?

Nous avons donné mandat à la SCPE, société congolaise de production d'électricité. Cette société, hier a été transférée à l'Etat, suite à un accord entre la SNPC et l'Etat. La SCPE est responsable de la gestion de la centrale à gaz de Pointe-Noire, de la centrale thermique de Brazzaville et de la centrale thermique d'Oyo.

Est-ce qu'avec l'exploitation de cette centrale, la SNE peut s'attendre à une indépendance vis-à-vis de la SNEL ?

Non. C'est encore prématuré. Je ne suis pas sûr que ce soit l'objectif dans le cadre de l'intégration sous régionale. Brazzaville est le siège du PEAC, Pool énergétique de l'Afrique Centrale. Cette énergie va compléter ce que nous recevons de



Bruno Jean Richard Itoua (à gauche) et Jean Jacques Bouya (à droite) répondent aux questions de la presse

La centrale thermique de Brazzaville opérationnelle

la RDC. Pour donner des chiffres, nous recevons environ 50,55 mégawatts de Kinshasa. La journée, à Brazzaville, il en faut 60,70 Mw. Le soir aux heures de pointe, on monte à 80,90 voire 100 Mw. Si la SNEL nous apporte 55 voire 60, si nous sommes en pleine puissance, les 30 Mw d'ici nous seront toujours nécessaires. A long terme, même quand Imboulou sera là, même quand nous aurons d'autres structures, nous avons l'intention de rester interconnectés pour faire jouer les flux d'énergie, en fonction du coût, en fonction de la disponibilité. C'est cela le réseau intégré.

**Au Délégué Général des
Grands Travaux**

**La Délégation Générale des
Grands Travaux a assuré la
maîtrise d'ouvrage déléguée de
ce grand chantier, qu'est la
centrale thermique de Brazzaville.
Maintenant que vous la remettez
au ministère de l'énergie et de**

***l'hydraulique, quels sont vos
sentiments ?***

Des sentiments de satisfaction. Nous avons travaillé pendant presque deux ans pour mettre en œuvre cette centrale. Pendant les travaux, le président de la République, les experts du ministère de l'énergie et de l'hydraulique ont visité le chantier. Les cadres de ce ministère ont suivi, de bout en bout, la mise en œuvre de cette centrale. Nous pouvons nous sentir satisfaits.

***10 groupes étaient prévus au
départ. Aujourd'hui huit sont
fonctionnels. Pouvez-vous nous
rassurer de la fiabilité de ces
machines et de leur garantie ?***

Les dix groupes sont installés. Huit sont déjà opérationnels. Nous attendons quelques pièces pour mettre en fonction les deux autres groupes restants. L'ouvrage fonctionne normalement. Il y a une quantité d'énergie de plus de 25 Mw

disponible. L'ouvrage a été construit selon les règles de l'art. Il est fiable. Pendant un an nous aurons l'assistance du constructeur. C'est une garantie. Et toutes les manipulations se feront avec son assistance. Nous avons le temps d'expérimenter l'ouvrage, de bien comprendre les machines, de les utiliser à bon escient. La disposition est bonne, la garantie est là.

***Cette centrale fonctionne avec du
gasoil. Avec la pénurie que
connaît parfois notre pays, ne
peut-on pas craindre que la
centrale arrête un jour de
fonctionner ?***

Des dispositions supplémentaires sont prises. En dehors du gasoil, il y a le fuel léger qui est en quantité abondante à Pointe-Noire et qui ne coûte pas très cher. D'ici à la fin du mois de novembre, des cuves contenant le fuel léger seront opérationnelles pour faire fonctionner, de manière optimale, la centrale thermique.



Bruno Jean Richard Itoua (à gauche), Isidore Mvouba (au centre) et Jean Jacques Bouya (à droite)

Aéroport d'Ollombo:

piste inaugurée, aérogare en construction

Aller à l'étranger et venir au Congo par avion, sans passer par Brazzaville et Pointe-Noire, deviennent chose possible. En effet, l'aéroport international d'Ollombo est officiellement mis en service avec l'inauguration, le 12 août 2007, par le président de la République des chaussées aéronautiques. A la même occasion, Denis Sassou Nguesso a lancé la construction des installations terminales. Respectant ainsi le troisième engagement inscrit dans son projet *la Nouvelle espérance* : "créer les zones économiques spéciales de développement privilégié susceptibles d'attirer de nombreux investisseurs privés." Situé sur les plaines de Tsokia, dans les Plateaux, cet aéroport de classe A est capable d'accueillir des avions gros porteurs comme le Boeing 747 de la série 400. Il est doté d'une piste de 3 300 mètres de long sur 40 mètres de large, réalisé en chaussées rigides avec des prolongements d'arrêt de 100 mètres à chaque seuil. C'est ce qu'a indiqué Jean Jacques Bouya, Délégué général des grands travaux, dans la fiche technique de l'ouvrage présentée lors de la cérémonie. Une bretelle de 250 mètres de long sur 23 mètres de large et une aire de stationnement commerciale de 350 mètres de long sont remarquables. A ces travaux s'ajoutent des bandes anti souffles, de part et d'autre de la piste et de la bretelle, un réseau de drainage et d'évacuation des eaux de ruissellement et d'infiltration, la



Piste d'atterrissage

canalisation électrique, la fourniture et la pose de l'oléo réseau sur le parking-avions, l'exécution des marques de balisage diurne et des lignes de guidage, des voiries routières, le pavillon présidentiel, la fourniture et la pose des écrans anti

souffles. Les travaux, lancés en mai 2001, ont été réalisés par l'entreprise portugaise Escom. La construction des installations terminales, quant à elle, est un projet qui intègre les neuf à réaliser dans le cadre du partenariat



Pose de la première pierre de l'aérogare

Aéroport d'Ollombo:

chaussées inaugurées, aérogare en construction

stratégique conclu le 19 juin 2006 entre le Congo et la Chine. C'est un marché confié à la société chinoise Jiangsu après un appel d'offres restreint. Les travaux à réaliser sont les suivants : l'aérogare (un bâtiment R+1) sur ossature métallique vitrée d'une surface de 7410 mètres carrés

des flux nationaux et internationaux, une salle d'embarquement pour les vols internationaux et une salle d'embarquement pour les vols domestiques. L'aérogare sera dotée de deux passerelles télescopiques. Le nombre de passerelles pourra augmenter lorsque l'ouvrage aura

d'eau de 100 m³ pour des besoins en eau, une centrale électrique, un abri en matériel de piste pour l'assistance au sol des aéronefs. Cet aéroport procurera des emplois stables à la population et renforcera le niveau de recettes du trésor départemental des Plateaux. Avec cet aéroport, la Route nationale n°2, le fleuve Alima, opérateurs de tous bords s'installeront. Chaînes hôtelières et magasins, sociétés et services généreront ainsi divers emplois. Les paysans aussi verront leurs perspectives s'élargir en écoulant leurs produits vers d'autres horizons", a réprécisé Jean Jacques Bouya. Les voyages seront facilités les distances écourtées.

Au cours de la cérémonie, le président de la République a décoré Jean Jacques Bouya, Délégué général des grands travaux, élevé au rang de Grand Officier dans l'ordre du mérite congolais. Jean Jacques Bouya est ainsi à sa troisième distinction du genre. La première a été décernée par Denis Sassou Nguesso peu avant l'avènement de l'ère démocratique. La deuxième par Pascal Lissouba, avant les événements de juin 1997. D'autres cadres ont également été primés. Parmi lesquels: Denis Auguste Marie Gokana, Président directeur général de la Société nationale des pétroles du Congo, Oscar Otoka, Directeur de la coordination technique à la D.G.G.T. et Jasmin Omani, chef de service infrastructures aéroportuaires.

Brice Aristide Bendza



Le chef de l'Etat décore le Délégué général des grands travaux

comprenant une mezzanine. Au rez-de-chaussée seront établis un hall public, une salle de livraison bagage, un salon VIP. La mezzanine renfermera les bureaux des administrations publiques et des compagnies aériennes ainsi qu'un restaurant. Au niveau supérieur, deux salles d'enregistrement contenant chacune dix banques d'enregistrement avec séparation

atteint les objectifs initiaux, c'est-à-dire 500 à 600 mille passagers par année. Un deuxième bâtiment devant abriter le bloc technique et une tour de contrôle de 28 mètres de hauteur assurant une meilleure vue sur les deux seuils de piste seront érigés. Un troisième bâtiment de 950 mètres carrés sera destiné aux services de sécurité, incendie et sauvetage. Sont également prévus : des châteaux

Municipalisation accélérée:

4 ans de marche déjà

Chronique: leurres et lueur

Tout avait commencé bien différemment quatre ans auparavant.

Nous sommes le 14 août 2003 au palais du parlement. Ce jour-là, le chef de l'Etat fait l'état de la Nation devant les deux Chambres réunies en congrès et annonce un vaste programme de modernisation désigné municipalisation accélérée. Mais aussi la célébration tournante de la fête nationale, le 15 août de chaque année, dans les douze départements du Congo. Le fait est que pour tous les Congolais ou presque, les problèmes du Congo, ses difficultés, ses crises viennent de ce que les plusieurs zones de notre pays sont enclavées, qu'elles ne sont pas assez aménagées, qu'elles ne sont pas assez équipées, pas assez modernes en un mot.

Genèse et opinion

Des questions se sont très vite posées. Au nombre desquelles, comment la municipalisation pourrait-elle, compte tenu des limites qui lui sont tracées et des directions qui lui sont données, assurer le changement tant attendu ? Cette interrogation et celles qui s'ensuivirent étaient dictées par le contexte et ses incertitudes. Par le temps d'alors, complexe, avec ses plaisirs et ses tensions, ses contradictions et ses ambiguïtés, son rire et son tragique, ses petites certitudes et ses

grandes interrogations. Autant de milliards pour fêter dans les villages ? Se demandaient les uns. Tant d'argent consacré au luxe ? S'indignaient les autres. Des réalisations avec quels opérateurs ? S'offusquaient d'autres encore. Interrogations d'autant plus justifiées que dans une civilisation qui n'a plus de certitudes, et qui est peut-être en train de se fonder sur ses interrogations, les questions importent plus que les réponses, disait André Malraux.

Impact

Depuis le lancement de la municipalisation accélérée en 2004, notre société connaît un essor : essor dans les infrastructures, essor dans les structures, essor au plan économique, essor moral aussi. Les faits sur le terrain à ce titre sont très éloquentes et offrent d'infinies possibilités de joie aux populations. Les jours passant, tout le monde s'accorde pour dire que la municipalisation n'était pas un luxe, mais une nécessité. Il fallait agir selon les circonstances et les moments. Le besoin de modernité était fort, même si ceux qui le revendiquaient étaient en désaccord sur sa portée : aux uns, la municipalisation apparaissait comme un facteur de sûreté qui contribuerait, sans heurt, à leur bien-être. Elle était indispensable au changement et au progrès, car elle ferait montrer au grand jour leurs aspirations et leur situation sociale et faciliter leur prise en charge. Pour d'autres, cependant, elle ressemblait à une opération de

charme on ne peut plus budgétivore.

Là justement est l'enjeu, le vrai.

A la vérité, il est difficile de prendre la mesure d'une telle politique sans la mettre à sa place dans l'évolution qu'elle a entraînée. Dans tous les cas, l'euphorie qui en résulte, l'impact des réalisations sur le social, la lueur qui a supplanté ces leurres renseignent bien que le président de la République, qui se trouve au contact de la réalité sociale, connaissait le besoin profond de changement dans notre société, en lançant cette politique. Il savait que donner corps à ce projet impliquait logiquement un type de travaux, un ensemble d'accomplissements proches des citoyens et de leur quotidien.

De fait

Tout cela est le résultat d'un choix politique. Expliquer cet enjeu était donc nécessaire. Car, derrière les apparences se dissimule une cohérence profonde qui révèle les choix essentiels. Une fois mise à la lumière cette cohérence se présente avec la force de l'évidence. J'ai voulu l'expliquer ici par les mécanismes qui, en quatre années, 2004, 2005, 2006, 2007 ont bouleversé notre société, transformé notre quotidien, changé nos structures et nos infrastructures, affecté la qualité de notre vie, installé le mieux-être et incité à l'initiative individuelle.

L'espoir renaît. La nouvelle société sera l'expression de cet espoir.

Flore Nano Kounga

Municipalisation du Kouilou

Pointe-Noire : une aube nouvelle éclot



Le stade Municipal

Pointe-Noire, la capitale économique du Congo, où se sont déroulées les festivités du 44^{ème} anniversaire de l'indépendance en août 2004, a, le premier, bénéficié des fruits de ce programme. Plusieurs ouvrages ont été réalisés dans cette ville, ainsi que dans les autres localités du département du

Kouilou. Parmi ces ouvrages figurent :

L'avenue Bitelika Ndombi

Voie principale menant à l'aéroport de Pointe-Noire, elle s'étend jusqu'à la stèle de la victoire. Sa longueur

est de 2 kilomètres et sa capacité de 600 véhicules par jour.

L'avenue de la base aérienne

Elargie, aménagée et bitumée, l'avenue de la base aérienne décongestionne l'avenue Bitelika Ndombi, en servant d'accès parallèle à l'aéroport. Elle rend la circulation fluide en atténuant les embouteillages, autrefois très fréquents. La chaussée a été, elle aussi, dimensionnée pour supporter un trafic de 600 véhicules par jour.

Le boulevard de Loango

Au bord de la côte mondaine de l'Océan Atlantique, à Pointe-Noire, passe le boulevard de Loango réhabilité et renové. Son poids est de 13 tonnes pour un trafic de 3000 véhicules par jour. Sur ce boulevard a eu lieu le 15 août 2004 le défilé militaire et civil du 44^{ème} anniversaire du Congo.



L'hôpital de Loandjili

Municipalisation du Kouilou

Pointe-Noire : une aube nouvelle éclot



L'aéroport de Pointe-Noire

La route de Mpaka et l'avenue Marien Ngouabi

La route de Mpaka, encore désignée carrefour Liberté-Mpaka, s'étend sur une longueur de 4000 mètres linéaires, avec une chaussée de deux voies de 7 mètres de largeur, séparées par un terre-plein central de 0,90 mètre, des trottoirs bétonnés de 2 mètres de largeur de chaque côté de la route.

L'aéroport Agostino Neto

Cet aéroport a été réhabilité et modernisé. Avec un pavillon présidentiel d'une emprise au sol de 860 mètres, de nouvelles chaussées aéronautiques et une aérogare au standing international, dotée de deux passerelles télescopiques.



Le pont sur la Loémé

Le stade Municipal, ex Mvoula Léa

Pointe-Noire dispose désormais d'une infrastructure sportive de dernière génération. Ce stade est le premier, en Afrique, à être doté d'une pelouse synthétique de type A en Afrique. Pour lui Issa Ayatou, président de la Confédération africaine de football, c'est un beau cadeau que le président Denis Sassou Nguesso a offert à la jeunesse africaine. A rappeler que ce stade a abrité, parmi tant d'autres, la dernière coupe d'Afrique de football juniors. Compétition qui a été remportée par le Congo, pays hôte.



La route de Mpaka

Le pont sur la rivière Loémé

Situé dans la sous-préfecture de Tamba-Ndzassi, il mesure 72 mètres long sur 8 mètres de large. Permet au Congo de commercer avec l'Angola. Réduit les délais d'acheminement des marchandises sur Pointe-Noire. Améliore le trafic des grumes.

Municipalisation de la Likouala

Impfondo : une ville se métamorphose

Après Pointe-Noire et le département du Kouilou en 2004, le département de la Likouala a vécu en 2005, l'expérience de la municipalisation accélérée. A cet effet, plusieurs projets d'intérêt collectif ont été réalisés dans le chef lieu Impfondo, et à travers tout le département. Dans Impfondo, ville située sur la rive droite du fleuve Oubangui vivent en cette année 2005, environ 32 milles âmes, réparties dans 7 quartiers. En l'occurrence Bakandi, Tosangana, Mougoungui, Angola libre, Impfondo village, Ngangagna et Tolingana.

Avant la municipalisation accélérée le réseau de voiries était constitué de trois axes non bitumés parallèles à la voie bitumée Epena-Impfondo-Dongou, ajoutés aux ruelles transversales

en état de piste de terre. Le réseau d'électricité, lui, était alimenté par un groupe de 425 KVA qui fonctionnait entre 18 h 30 et 21 heures. Pas d'eau potable, pas d'électricité, structures sanitaires et scolaires vétustes, cette ville n'avait de ville que le nom.

L'avènement de la municipalisation accélérée a vu se réaliser plusieurs projets d'intérêt collectif, conçus en fonction des aspirations réelles des populations. Depuis, la ville s'est métamorphosée tant elle s'est dotée d'infrastructures modernes et viables.

La modernisation de l'aéroport Marien Nguabi d'Impfondo, par la réhabilitation des chaussées aéronautiques ; l'aménagement du

parking-autos, la construction de l'aérogare et la construction d'un salon VIP. Disposant désormais des capacités exceptionnelles, l'aéroport d'Impfondo supportera des porteurs jusqu'à 152 tonnes, grâce à une piste de 2050 mètres de longueur, sur une largeur de 30 mètres, avec 30 mètres de prolongements d'arrêt de chaque côté, des bandes anti souffles de 1,50 mètre de chaque côté, plus un béton bitumineux amélioré au plastomère. Ce qui améliore les conditions d'accueil, de confort et de traitement des usagers et hôtes de marque. Cet aéroport est adapté aux normes internationales en la matière.

Afin de permettre la circulation des personnes et des biens dans cette ville, plusieurs avenues ont



L'aéroport Marien Nguabi d'Impfondo

Municipalisation de la Likouala

Impfondo : une ville se métamorphose



été aménagées et bitumées. L'élargissement des avenues Sassou Nguesso et du 5 février. Les voies d'accès au port et à l'aéroport, notamment le boulevard du 5 février 1979. C'est sur ce boulevard que s'est déroulé, le 15 août 2005, le défilé militaire et civil parachevant les manifestations du 45ème anniversaire de l'indépendance du Congo. Autres artères, l'avenue de l'Indépendance, les rues La Bouenza et Mopiako, l'avenue Katali. Aujourd'hui, c'est un réseau de voiries flambant neuf. Ce réseau qui, jadis était redouté des usagers à cause de son délabrement avancé. La municipalisation a sonné le glas des interminables bouchons, nids de poules, mares d'eau, cloaques et fondrières qui

après la pluie rebutaient le piéton et entravaient la circulation des véhicules.

L'accession de tous les Congolais aux soins de santé primaires demeure au centre de La Nouvelle Espérance. En témoignent ici, la réhabilitation et l'extension de l'hôpital d'Impfondo, avec la construction d'un nouveau complexe hospitalier. Il comprend : un bâtiment administratif abritant le personnel, la direction générale, la salle de conférences, les sanitaires. Un triage comprenant les urgences, la pharmacie, les services des admissions, les salles de consultations externes, le bloc radiologie, le laboratoire ; les salles

d'observation, les bureaux. Le bloc opératoire, la chirurgie, la buanderie, la maintenance. La morgue contient une chambre froide, une salle de préparation et de lavage, des halles d'exposition des corps, des bureaux et des sanitaires. 8 bâtiments modernes entrecoupés de passages couverts permettant aux usagers de circuler à l'intérieur de l'hôpital. Avant la municipalisation accélérée dans le département de la Likouala, les malades étaient astreints à la traversée des fleuves Congo ou Oubangui pour aller se faire soigner en République Démocratique du Congo ou en République Centrafricaine voisines. Fini ces peines. Le nouveau complexe hospitalier est doté d'un plateau technique moderne équipé.

Municipalisation de la Likouala

Impfondo : une ville se métamorphose



Une avenue d'Impfondo

L'eau potable ! Ce rêve qui hantait les nuits des habitants de la Likouala, est aujourd'hui réalité. 25 mille mètres linéaires de réseaux et trois forages de grande capacité, ainsi qu'un réservoir de 500 m³ ont été réalisés. De même que la réhabilitation des installations existantes et le renforcement des capacités de la Société nationale de distribution d'eau. La capacité de desserte en eau potable est donc au-delà des prévisions : 50.000 litres par heure contre 30.000 litres prévus. Ces points de fourniture d'eau sont renforcés par un nouveau château d'eau.

Le renforcement des installations de la Société nationale d'électricité, la réhabilitation et l'équipement de la centrale thermique, la densification du réseau Basse tension, la création d'un réseau Moyenne tension.

Le pari a certes été osé, mais aujourd'hui, l'on peut se risquer à l'affirmation que le pari est gagné.

Contrairement à l'aspect horrible qu'elle présentait, Impfondo se propose aujourd'hui d'être visitée. Chaque retour dans cette ville devient une découverte, si fréquemment qu'on l'ait visitée il y a des années.

Seulement voilà !

Bien que la municipalisation de la Likouala ait été une réussite, comme celle du Kouilou, il convient de reconnaître que la tâche a été titanique, étant donné l'enclavement de ce département et l'envergure des projets structurants réalisés. Les embûches de tous ordres ont jalonné ce processus : barges coulées au large, causant d'énormes retards dans l'avancement des travaux, obligeant les entreprises à racheter les matériaux, à réactualiser plusieurs fois les projets, créant ainsi des travaux supplémentaires. Des

difficultés d'approvisionnement qui ont rendu la tâche encore plus ardue. En somme, Impfondo a été un défi majeur, "un défi d'un tout autre genre", comme l'avait pressenti le président de la République lui-même. Si Pointe-Noire a donné quelques atouts au plan du transport, il n'en a pas été de même pour Impfondo, dans la mesure où le fleuve Oubangui, principale voie d'accès, est navigable de manière saisonnière. Nonobstant, les travaux ont été exécutés.

Passé la fête. Désormais, c'est l'ouverture au monde. "La municipalisation a remodelé la vie, suscité de nouvelles habitudes, rompu l'isolement de cette zone". Grace donc à la municipalisation accélérée, la beauté de cette ville fera qu'on ne la quittera plus jamais sans esprit de retour.

Municipalisation du Niari

Dolisie : et si le bilan m'était conté !



Le stade Pont

Après le Kouilou en 2004, la Likouala en 2005, la municipalisation accélérée a répandu ses faveurs sur le département du Niari.

Nous sommes en 2006. Un court séjour dans la capitale de l'or vert, Dolisie, renseigne sur l'ampleur du labeur. Ville située dans la vallée du Niari, à 378 kilomètres à l'ouest de Brazzaville, dernière station ferroviaire dans le massif du Mayombe et chef-lieu du département du Niari, Dolisie inspire la pitié. Murs gris de poussière, rues et ruelles défoncées, avenues semblant mortes et flambant étrangement à vide, maisons perdues dans les hautes herbes, édifices publics couverts de suie, Dolisie absorbe encore le choc de l'Histoire. Là, des cases masquent les ruines pas encore relevées des événements sociopolitiques. En tout cas rien dans cette ville ne glorifie, à l'heure qu'il est, le style de vie urbain. Tout semble vieux et lézardé.

Seuls, quelques détails spéciaux contiennent encore l'essence de la personnalité de la ville, comme des grands arbres qui se dressent face au ciel. Ces arbres étrangement vivants et immobiles, paisibles et indifférents aux rumeurs du quotidien. Formant encore cet immense tapis vert qui a valu à cette cité la belle appellation de « capitale de l'or vert ».

Le réseau de voiries, lui, n'est pas non plus bien portant. Lorsque les pluies ont fait leur œuvre, les rues et les avenues deviennent impraticables et nécessitent l'utilisation d'une voiture tout terrain, les artères multipliant dos d'âne et nids de poule. Les usagers sont obligés de guerroyer contre la motte de terre jaune qui se superpose sous la semelle après la pluie. Pis ! Les ordures ménagères s'entassent sur les trottoirs.

En ce mois de mars 2006, nul n'imagine encore que l'hôpital général de Dolisie quittera cette robe

rustique. Dans ce troublant lieu de soin et de rapprochement des hommes de diverses conditions sociales, le paradoxe est ahurissant. Outre la vétusté des bâtiments, le problème de lits et de matériel se pose avec une ironie macabre. Pour soulager les peines des habitants, l'hôpital général de Dolisie sera bientôt réhabilité et étendu.

Le temps a passé.

A la faveur de la municipalisation accélérée du département du Niari, les conditions de vie sont en amélioration, grâce à de multiples services sociaux de base offerts aux populations. Au nombre de ces services, les infrastructures de transport, le système d'adduction d'eau potable, le réseau d'électricité, les grands centres de loisirs, les structures scolaires et sanitaires. Bref, des réalisations multisectorielles qui ont entraîné de profonds changements.

Municipalisation du Niari

Dolisie : et si le bilan m'était conté !

Tous les axes principaux de la ville ont été aménagés et bitumés. Un réseau de voiries flambant neuf a supplanté ces rues et ruelles défoncées, ces avenues qui semblaient mortes. Ces artères de référence hier quasi impraticables. Parmi ces voiries : l'avenue de la République, la route du Gabon, comprenant l'aire sur laquelle s'est déroulé le défilé du 15 août 2006, l'avenue de la Mairie, l'allée des parcs et l'accès à Mont Fleury. Toutes artères sont assainies et éclairées. Complètent le lot, les avenues Jean Jacques MOUAYA ; Loubomo ; Charles de Gaulle ; BOGANDA ; de l'indépendance et l'avenue Félix Eboué, l'accès au Stade Pont, , l'avenue de la Louessé, et la boucle du marché, ouvrages complètement revêtus et entièrement assainis.

L'aéroport est modernisé, avec les chaussées aéronautiques reconstruites, un nouveau salon VIP et une nouvelle aérogare réalisés.



Le Grand Hôtel

Les chaussées aéronautiques et le salon VIP ont été inaugurés en août 2006 par le président de la République. L'atterrissage du premier Boeing a eu lieu le 11 précédent, au grand bonheur des

populations.

Le système d'adduction d'eau potable a été renforcé par les nouvelles installations de production, de transport, de



La piste d'atterrissage

Municipalisation du Niari

Dolisie : et si le bilan m'était conté !

stockage et de distribution. Deux châteaux d'eau alimentent désormais la ville. Le premier de 2000m³ au quartier Hamar, le second de 500m³ à l'ENI. De même que trois forages. Un bâtiment technique, de fourniture et d'installation des équipements d'adduction d'eau potable. Des logements pour cadres.

Le réseau d'électricité a été transformé, avec la réhabilitation et l'extension des réseaux Basse et Moyenne tension, le renforcement des postes de transformation, l'éclairage public. Les centrales sont fournies et installées.

Le lycée d'excellence de Mbounda: les travaux de cet établissement scolaire auquel accéderont les meilleurs élèves sont assez avancés. Quatre entreprises s'activent sur ce chantier de Mbounda, dont la première pierre a été posée par le président de la République le 14 août 2006. Six bâtiments à étage servant de salles de classe et de laboratoire, quatre bâtiments de dortoirs sont en construction. 24 bâtiments en réhabilitation.

La gare routière. Cette gare routière permet la mise en valeur des potentialités locales et l'augmentation des recettes de la municipalité de Dolisie, gestionnaire de l'ouvrage.

Le stade Pont : ici, les tribunes sont dressées. La pelouse naturelle, le système de drainage et d'arrosage, les équipements électriques, le système d'éclairage sont faits.

Le palais présidentiel et les villas des hôtes sont équipés. L'Ecole Normale des Instituteurs, ENI, est réhabilitée. L'hôpital général et le grand hôtel sont réhabilités et équipés.



La gare routière



Les forages



L'avenue de la République

Municipalisation de la Cuvette

Owando : une ère s'ouvre



La piste de l'aéroport d'Indanga à Owando

Le département de la Cuvette est, en 2007, le quatrième champ de la municipalisation accélérée. Pour l'occasion, des travaux d'aménagement et de réhabilitation sont exécutés dans tous les districts. Voiries bitumées, édifices publics construits ou réhabilités, système d'adduction d'eau et réseau électrique renforcés, autres travaux multisectoriels engagés.

En attendant, La ville d'Owando, située à plus de 500 kilomètres de Brazzaville, chef-lieu du département de la Cuvette, affichait une triste mine.

Les édifices et les habitations arborent au passage un visage du fonds des âges. Par endroits, Owando ressemble à un sordide ghetto où se concentrent et s'amoncellent tous les résidus : tas d'immondices, monceaux de vieilles boîtes de conserve, reliefs d'aliments moisissus sur lesquels se régalaient des nuées de moucheron, et ordures de tout acabit, dans une promiscuité bien peu poétique au prime abord.

L'histoire a dévalé à grands flots.

Fin 2006 et début 2007, les chantiers sont multiples et touchent tous les secteurs ou presque de la vie courante. Les principales artères de la ville et des voiries secondaires sont aménagées et bitumées. L'avenue Marien Ngouabi est totalement faite et inaugurée. L'avenue des hôpitaux est aménagée et bitumée. Egalement achevée, la Route nationale N°2, voie principale qui traverse Owando, dans son tronçon Obouya-Owando, long de 65 kilomètres. Le premier module Obouya-pont Vouma a été mis en service en mai dernier par le président de la République. L'avenue de la Corniche, longue de 867 mètres, borde la rivière Loussa et se jette sur le boulevard Marien Ngouabi, long de 550 mètres sur 20 mètres de large.

Dans la même série, un aéroport doté d'une piste qui mesure 2.250 mètres de long sur 30 mètres de large, avec des bandes anti-souffles de 7,50 mètres de chaque côté.

Deux raquettes à chaque extrémité.

Un parking avions de 10.000 mètres carrés. Le premier avion a atterri sur la nouvelle piste le jeudi 19 juillet 2007, à 12 heures 10 minutes. La piste est prête à recevoir tous les porteurs pour lesquels elle est calculée. Le Boeing 737, l'Antonov 12, l'Antonov 24. Merles des Isles, entrera dans l'Histoire comme le premier pilote à avoir atterri sur cette piste de l'aéroport d'Indanga. Le 13 août 2007, le président de la République a inauguré le pavillon présidentiel de l'aéroport d'Indanga et les voiries urbaines.

La municipalisation accélérée étant un processus rythmé, certains projets se sont achevés avant le 15 août. D'autres se poursuivent. D'autres encore vont démarrer. Les ouvrages achevés ont rendu effectives les festivités marquant les 47 ans de l'indépendance du Congo. C'est le cas du grand boulevard où s'est déroulé le défilé militaire et civil auquel plusieurs Chefs d'Etats africains ont assisté :

Municipalisation de la Cuvette

Owando : une ère s'ouvre

John Kufuor du Ghana, président en exercice de l'Union africaine, Omar Bongo Ondimba du Gabon, Abdoulaye Wade du Sénégal, Théodoro Obiang Nguéma Basogo de la Guinée Equatoriale, Fradiké de Menezès de Sao Tomé et Princes, Idris Deby Itno du Tchad, François Bozizé de la Centrafrique, Joseph Kabila Kabangé de la République démocratique du Congo, sous le haut patronage du chef de l'Etat congolais Denis Sassou Nguesso. Le nombre impressionnant et la qualité de ces hôtes de marque témoignent effectivement de la bonne image du Congo et de son Président à l'étranger.



L'inauguration de la route Obouya-Owando

Autres réalisations, l'adduction d'eau potable par la réhabilitation des capacités existantes de la Société nationale de distribution d'eau et la construction d'un château d'eau. Le réseau du courant électrique a été renforcé, l'éclairage public est effectif. Le nouveau marché à deux étages, le premier du genre au Congo, est presque terminé. Owando sera également doté d'un stade omnisports. Il est prévu un cours de tennis, des terrains de volleyball et de football ainsi que d'autres installations sportives. L'hôtel Lekouyou est réhabilité. Les bâtiments de l'Ecole Normale des Instituteurs ont refait peau neuve. Les murs vétustes d'antan ont cédé le témoin à un ouvrage réhabilité et rénové.



L'Eni d'Owando réhabilitée

Des services modernes rendent la vie aisée. Autant qu'ils donnent à la ville un autre visage, qui contraste avec cette image de vieille cité encore remarquable il y a seulement quelques mois. Les édifices d'architecture moderne se sont imposés dans l'ex- Fort Rousset, suscitant l'admiration des jeunes gens souvent séduits par le charme des grands centres urbains.



Le pont sur la Vouma

Bilan fait par Mab. André Ondélé

Municipalisation accélérée : quelles explications ?

Conçue pour soulager les peines du plus grand nombre, la municipalisation est un vaste programme de modernisation des infrastructures, qui consiste à désenclaver les zones intérieures et à améliorer les services sociaux de base. Il vise, entre autres, le renforcement des capacités d'approvisionnement en eau potable et de distribution de l'énergie, l'aménagement des infrastructures de transport (ponts, routes, ports, aéroports), la modernisation des édifices publics (écoles, hôpitaux, centres de loisirs...).

Ce schéma d'aménagement du territoire, à peine lancé, a fortement rencontré les attentes populaires. Seulement voilà !

Bien que la municipalisation ait requis l'approbation unanime de l'opinion, elle n'en demeure pas moins l'objet de maintes interprétations. Plusieurs questions occupent les esprits (mal ou bien pensants). La première alimente les impatiences et se rapporte à la concordance des délais d'exécution des travaux avec la célébration de la fête de l'indépendance dans le département à municipaliser. Dans la conscience collective, l'achèvement des travaux est inféodé à l'échéance du 15 août, date de la célébration de la fête de l'indépendance. Ce qui réduirait la municipalisation accélérée à un simple effet de populisme ou à un saupoudrage. Poserait la question de l'adéquation des priorités aux moyens. Et assimilerait la municipalisation accélérée à la municipalisation précipitée.

Quoique enjeu politique, la fête n'est plutôt qu'un élément catalyseur. Une sorte de symbole pour marquer le lancement d'une nouvelle ère jouée dans le département choisi pour l'abriter.

L'autre inquiétude est nourrie par l'attente qui serait infligée à d'autres départements, plusieurs années durant, avant que la fête du 15 août n'y soit célébrée. Inquiétude qui ferait passer la municipalisation accélérée pour une panacée aux maux qui, pareils à des boulets au pied de l'esclave, entravent la marche en avant de notre pays. Le fait est que le gouvernement poursuit les travaux engagés sur l'ensemble du territoire national, dans le cadre du fonctionnement régulier de l'Etat. La municipalisation n'a pas d'effet suspensif. Il n'est que de songer aux innombrables chantiers, partout dans le pays, où s'activent ouvriers et ingénieurs, avec une assiduité qui ne recule pas devant la peine. Le Programme triennal élaboré par le gouvernement, le Document Stratégique de Réduction de la pauvreté (DSRP), le Programme d'Urgence et de Relance d'Appui aux Communautés Rurales (PURAC), exécutés avec le soutien des institutions financières internationales, participent du même souci. La vision du Président de la République de moderniser le Congo ne saurait se borner à l'unique politique de municipalisation. Loin s'en faut. Pendant que la municipalisation a lieu dans un département, les autres grands travaux s'exécutent à travers le pays. Elle n'a pas d'effet suspensif.

L'autre question qui attise les passions et monopolise les conversations, c'est celle relative à la volonté du gouvernement de poursuivre les travaux, après que la fête se sera déroulée. En l'espèce, les expériences de Pointe-Noire, du Kouilou, de la Likouala et du Niari en fournissent la meilleure analogie. Elles assurent que les

projets engagés vont jusqu'à leur terme, selon leurs plannings respectifs. L'Histoire se charge également de renseigner que Denis Sassou Nguesso ne s'est jamais déjugé, ni revenu sur la parole donnée, moins encore renié ses engagements. Il ne s'arrêtera donc point en si bon chemin.

On ne se défait pas. Autres temps, mêmes défis, même scepticisme. A titre d'illustration : pendant le Premier Plan Quinquennal, lorsque le Président Denis Sassou Nguesso initia une mission dans la vasière de la Likouala pour entreprendre une reconnaissance, en vue d'établir une liaison entre les régions de la Sangha et de la Likouala, via le trajet Ouesso-Impfondo, peu nombreux sont les Congolais qui n'émirent pas de réserves. Tous étaient sceptiques. Mais les regards s'illuminèrent lorsque, joignant l'acte au mot, le président de la République procéda, d'abord à la pose de la première pierre, ensuite à l'inauguration de l'œuvre réussie. Le pari fut certes osé, étant donné le parcours, de la grande forêt de la Sangha à la Likouala aux herbes. Deux jours de marche d'Epena à Impfondo clôturaient cette odyssée. Les acquis du Plan quinquennal ayant été détruits par la chape de plomb de la violence, dévastés par des guerres menées sans merci. Les populations étaient privées de l'essentiel. Il urgeait alors de viser juste et d'agir dans le court terme, pour enrayer les logiques infernales de la cruauté, juguler le mal-être, poser de solides fondations pour des lendemains radieux. Transformer la profondeur des hommes et des choses.

Genèse Miakazébi

Brazzaville: chronique d'une ère annoncée

Que de scénettes autour de cette histoire de municipalisation !

Enfin cette histoire de municipalisation n'a pas fini d'en rajouter à notre insatiable besoin de rire. Drôle de causerie que celle à laquelle j'ai eu la bonne fortune d'assister dans un débit de boisson à Brazzaville, entre des buveurs de *contre mur*, une célèbre liqueur qui fait l'air du temps chez des amoureux d'alcool...chez des amoureux tout court. Dès qu'ils m'ont vu, les interlocuteurs se sont tus un moment, avant de reprendre

courage et préciser qu'ils n'ont peur d'aucun flic, car ils abordent un sujet qui, selon leurs propres mots, touche la vie des gens et de la cité et rappelle une ou plusieurs expériences personnelles. Ce sujet, c'est la municipalisation. Quelle ne fut pas ma joie de constater que ces friands de boisson, connus comme de subtils chroniqueurs des sentiments amoureux, savent aussi retranscrire parfaitement les réalités sociales. Par la sympathie spontanée, la charge affective que véhiculent leurs conversations, ce *nganda* très achalandé, j'ai eu l'impression, est un véritable espace d'expression pour hommes, femmes, jeunes, vieux venus d'horizons différents. Chacun y vient noyer ses tracas, affronter les soucis du quotidien ; au fait, s'exercer aussi à la réflexion sur la cité. Ah la vie! Cette bataille sans fin ! Le groupe est composé de deux fratries, chacune plus désireuse que jamais de dissiper ses interrogations et ses angoisses. J'ai pu scruter leurs points de vue sur la municipalisation. Je ne puis vous restituer l'intégralité de

leurs propos, puisque je n'ai pas eu le courage d'allumer mon enregistreur. Au cas où l'un des gens qui, ce jour-là, buvait, palabrant, son *contre mur*, se rappellerait quelques bribes sautées, qu'il soit indulgent à mes possibles omissions. La mémoire est faillible.

-Un homme : « Il paraît que leur histoire de municipalisation-là va maintenant venir à Brazzaville. Ils reviendront fêter ici après avoir



beaucoup fêté dans les villages là-bas ? »

-Une dame : « Mon frère ! Ils n'y sont pas allés seulement fêter. La fête n'était qu'un symbole pour célébrer la venue d'une nouvelle ère, porteuse de l'amélioration de la qualité de la vie. »

-Un homme : « Quelle qualité de la vie ? En quoi donc ces innombrables fêtes dans les villages depuis 2004 ont-elles modifié les conditions de vie des villageois ? »

-Une dame : « Mon frère ! En plusieurs points. Ils ont construit beaucoup de choses là-bas. Des écoles. Des aéroports. Des marchés. Des gares routières. Des routes elles-mêmes aussi. Des stades. Des hôtels. Des systèmes d'eau potable. Des réseaux de courant. Des hôpitaux pour notre santé, toi-même tu sais que la santé n'a pas de prix. Leur histoire-là a même créé beaucoup d'emplois aux jeunes. C'est parce que je n'ai pas toute la liste. Je suis souvent ça à

la télé, à la radio, dans les journaux, sur internet, quand leurs gars des grands travaux-là nous expliquent ça. »

-Un homme : « Et toi qui prends le temps de suivre leurs gars des grands travaux-là, qu'est-ce qu'ils promettent faire à Brazzaville ? »

-Une dame : « Mon frère ! Beaucoup de choses. D'ailleurs pour Brazzaville, c'est le message du président de la République que j'ai suivi le 27 octobre dernier qui m'a édifiée. Le Président a dit que comme Brazzaville a trop de problèmes, on va le construire, le reconstruire, le nettoyer correctement durant deux ans. 2008 et 2009. Alors que dans

les autres départements, c'était un an un an. »

-Un homme : « Oui, mais moi, ce que je veux, c'est qu'ils doivent penser aux conditions de transport des gens. Il faut qu'ils aménagent les avenues. C'est elles qui constituent la base de la mobilité. C'est vraiment difficile. Pendant la saison des pluies, toutes les avenues sont impraticables. On ne peut pas aller au boulot. On ne peut pas aller à l'école. On ne peut pas

Que de scénettes autour de cette histoire de municipalisation ! (Suite)

aller au topo. Il faut essayer de changer la donne.»

-Une dame : « J'ai suivi que plusieurs avenues seront aménagées et bitumées. C'est sûr et certain que ce problème va trouver solution. »

-Un homme : « Awh ! La Délégation générale des grands travaux a publié récemment la liste des avenues qui seront bitumées. Mais moi j'ai remarqué que beaucoup de voies que les Brazzavillois jugent importantes n'ont pas été retenues. D'ailleurs, j'ai compté seulement 23 kilomètres. Si c'est ça, qu'ils laissent seulement tomber ou bien qu'ils repartent seulement faire leur histoire-là dans les villages là-bas. »

-Une dame : « Non mon frère ! La liste des voiries à bitumer n'est pas encore définitivement arrêtée. Ils avaient plutôt publié une partie des voiries dont les études étaient prêtes. C'est cette précision qu'il faut apporter. »

-Un homme : « Oui, mais pourquoi eux ils font les fiers ? Ne peuvent-ils pas commencer à aménager et à bitumer toutes les voiries au même moment. »

-Une dame : « Euh ! mon frère ! Mais si on met toutes les avenues en chantier au même moment nous allons circuler comment ? On va passer où ? On ne pourra même plus aller à l'école. On ne pourra plus aller au boulot. On ne pourra plus aller au topo. Mais j'ai suivi leurs gars des grands travaux-là dire que les travaux sont en cours sur l'avenue de l'intendance. Et qu'ils vont aménager et bitumer l'avenue du port à Mpila. Et qu'une avenue sera créée entre les quartiers Kombo et Moukondo. Et qu'ils vont arranger l'avenue Reine Ngalifourou, l'avenue de la paix entre le rond point de Mougali et la rue Itoumbi. Et qu'ils sont en train d'examiner les



possibilités de créer d'autres voiries pour que la circulation à Brazzaville soit la plus fluide possible.

-Un homme : De toutes les façons, de ce que tu as dit-là, moi, ce qui me plaît dans leur histoire de municipalisation-là, c'est le simple fait qu'elle génère des emplois. C'est ça qui n'a pas de prix. »

-Une dame : « Mon frère ! Tu as raison, la création d'emplois a le pouvoir de changer les mentalités et d'apporter au citoyen un autre regard sur sa société. L'emploi est le meilleur garant de l'avenir. Mais moi, ce qui m'enchant un peu dans leur histoire-là, c'est que les réalisations se font en fonction des aspirations des populations. Heureusement, parce que, comme bien d'autres frères et d'autres sœurs qui n'ont pas été sur le terrain, je croyais que l'on ne tenait pas compte des besoins prioritaires des citoyens. Maintenant, grâce à

mon dernier voyage à Mossendjo, puis Dolisie, je sais que leur histoire de municipalisation-là a beaucoup tiré la vie vers le haut. Et que les projets retenus et réalisés ne relèvent pas de choix hasardeux. Je suis fixée.

-Un homme : « Mais apparemment, ils reçoivent trop de critiques négatives, malgré le bien-être social et économique que cette histoire-là a apporté dans nos zones intérieures. Est-ce que cette ingratitude ne va pas les décourager ? »

-Une dame : « Ah non, mon cher ! ils ont le devoir de ne pas faire relâche. S'ils se décourageaient, ce serait abandonner le navire de la construction du pays à ceux-là même qui s'étaient désignés pour assurer son naufrage, il y a plus d'une décennie.

Faits vécus par Chantrel Mabiala