



Congo Economie

UNICONGO LE JOURNAL D'UNICONGO & AFFAIRES FINANCES

GRAND ANGLE

Bralico

Dans un univers concurrentiel, les projets ne manquent pas pour les Brasseries et Limonaderies du Congo (Bralico). Appuyée par l'expertise du Groupe Castel qui en a fait l'acquisition en juin 2015, la société entend bien renforcer sa présence sur l'ensemble du territoire national.

Lire p. 14



LE PÉRIODIQUE DES DIRIGEANTS ET LEADERS D'OPINION - LE PÉRIODIQUE DES DIRIGEANTS ET LEADERS D'OPINION - LE PÉRIODIQUE DES DIRIGEANTS ET LEADERS D'OPINION

L'ESSENTIEL

FOCUS UNICONGO

Les dossiers de l'Union

À l'intérieur du pays comme à l'international, Unicongo continue de promouvoir le secteur privé congolais. Assemblée générale ordinaire, validation du rapport d'audit stratégique et organisationnel, promotion du Centre d'éducation, de formation et d'apprentissage, participation à la Journée des patronats africains à Paris... La mobilisation de l'Union ne faiblit pas.

Lire p. 4

LASER

La fiscalité des collectivités locales

L'environnement fiscal est souvent l'un des facteurs importants du climat des affaires qui combine les impôts et taxes d'Etat, et les impositions perçues au profit des collectivités locales ou de certains organismes publics. À lire dans ce numéro, un éclairage sur les fondements juridiques de ces dernières.

Lire p. 9

RÉGION

La ville de Pointe-Noire

Pointe-Noire ayant ancré son développement sur l'activité pétrolière, c'est toute l'économie locale qui a été affectée, de manière directe ou indirecte, par la chute des cours sur les marchés internationaux. La ville possède néanmoins bien des atouts, incarnés par son activité portuaire, son potentiel industriel, forestier, et même touristique.

Lire p. 44

CULTURE

L'histoire du Plateau des 15 ans

Après quinze ans de service militaire, les militaires enrôlés dans l'armée française de l'Afrique équatoriale française (AEF) se virent attribuer des parcelles de terrain sur un plateau dont le nom allait épouser cette histoire fort singulière... Plongée au cœur d'un quartier cosmopolite dont l'architecture évoque à la fois le Brazzaville d'hier et celui d'aujourd'hui.

Lire p. 49

Dossier

Transports

À la croisée des chemins

Les programmes d'amélioration des infrastructures ont eu un impact positif sur le secteur des transports au Congo ces dernières années. Pour autant, cette activité subit, elle aussi, les conséquences d'un contexte économique difficile. Avec la contribution d'Alphonse Obambi-Itoua, président de la fédération Transports et Transit d'Unicongo et docteur ingénieur économiste des transports, bilan et passage en revue des préconisations qui permettraient d'améliorer la compétitivité de ce secteur.

Lire p. 17

PAYS

Le Mali, une économie résiliente



Le grand pays d'Afrique de l'Ouest reste très exposé aux tensions géopolitiques qui secouent la région sahélienne. Mais en dépit du climat d'insécurité qui demeure dans le nord du pays, les indicateurs macro-économiques du Mali sont plutôt satisfaisants depuis ces deux dernières années. Les investissements dans l'agriculture et l'exploitation de son sous-sol permettront-ils de confirmer la tendance ?

Lire p. 46

AFRIQUE

Les grandes promesses de l'économie numérique

À l'image des initiatives menées au Congo pour promouvoir ses usages, c'est l'ensemble du continent qui compte sur le numérique pour actionner de nouveaux leviers de croissance. Start-up innovantes, applications originales et ciblées, la machine est en route, incarnée par de brillants pionniers, dont Véronique Mankou au Congo.

Lire p. 48

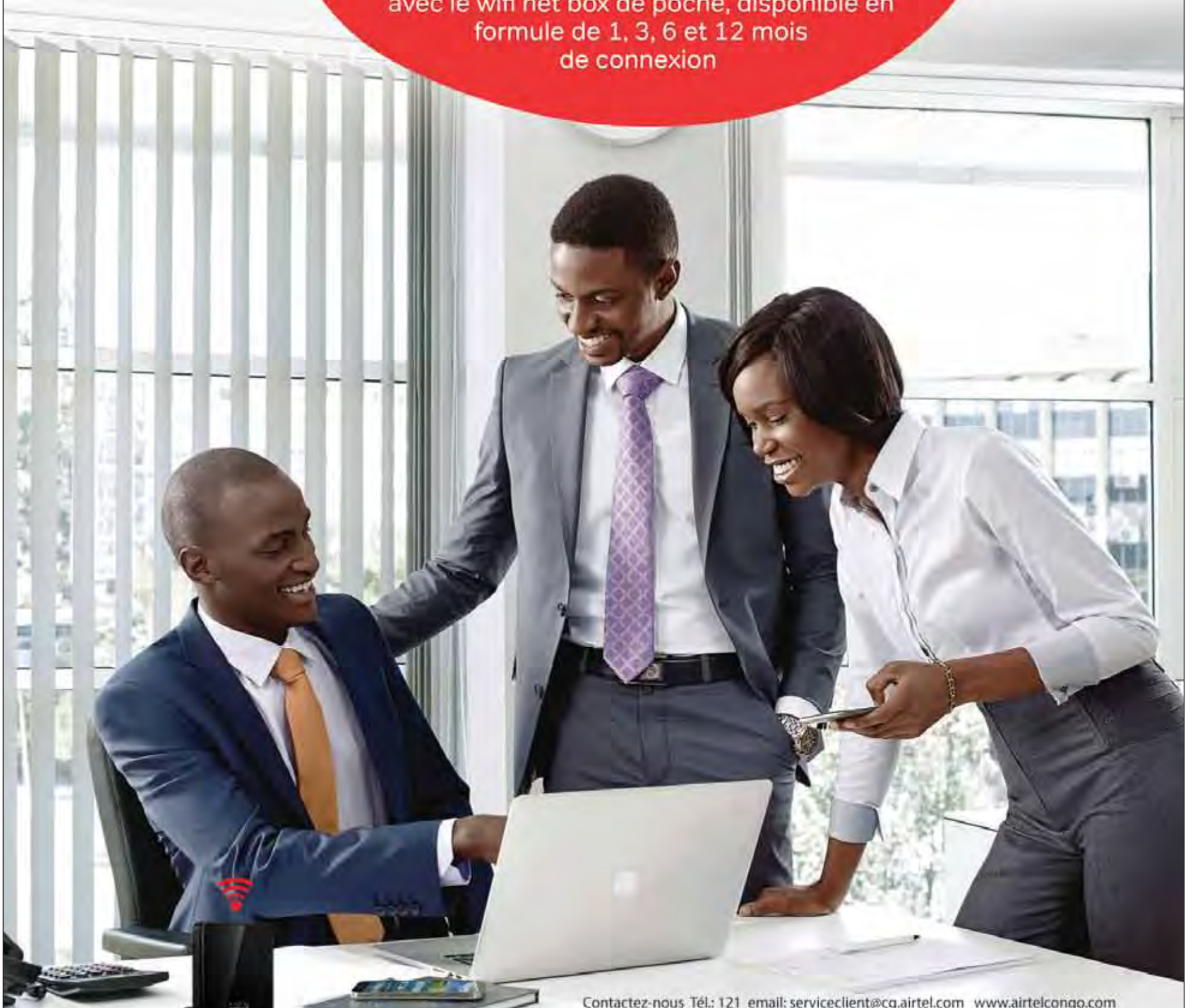


LE RESEAU DES SMARTPHONES

Wi-Fi Netbox

**PARTAGEZ VOTRE CONNEXION INTERNET
AU BUREAU COMME A DOMICILE**

À partir de **34 900 FCFA** équipez-vous
avec le wifi net box de poche, disponible en
formule de 1, 3, 6 et 12 mois
de connexion



Contactez-nous Tél: 121 email: serviceclient@cg.airtel.com www.airtelcongo.com

EDITO



Chers adhérents et membres associés de l'Union, chers lecteurs et partenaires de Congo Economie.

Après avoir passé en revue, au bout de trois ans, tous les secteurs économiques représentés dans les douze fédérations d'Unicongo, ce nouveau numéro de *Congo Economie* revient sur les transports, un secteur qui a connu des profondes mutations, notamment sur le plan routier, aussi bien au niveau des marchandises que des personnes.

L'ambition de reconquérir le rôle de pays de transit qu'a connu pendant longtemps le Congo en Afrique centrale et d'assurer la liaison entre les différentes parties du pays justifie les importants investissements réalisés ces dix dernières années, visant notamment à faire de Pointe-Noire l'un des plus importants ports maritimes de cette région.

Pendant des années, les transports ont été le talon d'Achille de l'économie congolaise après la nationalisation et le « démantèlement » de l'Agence transcongolaise des communications (ATC), composée du port de Pointe-Noire, du Chemin de fer Congo-Océan (CFCO), des voies navigables, ports et transports fluviaux dont l'impact a été très important dans la mise en valeur non seulement du Moyen-Congo, mais également des autres territoires sans littoral de l'ancienne AEF et de l'est du Cameroun et, dans une certaine mesure, du sud-est du Gabon avec l'entrée en exploitation de l'axe ferroviaire Mbinda/Mont-Belo en 1962.

Le transport par la route a progressivement unifié le marché congolais du nord au sud, à quelques exceptions près, pour le plus grand intérêt du secteur productif national qui a pendant longtemps souffert de l'enclavement des régions du nord comme du sud par rapport à Brazzaville et à Pointe-Noire, et du pays par rapport à son port maritime, pourtant le meilleur en eau profonde dans cette région d'Afrique. La coexistence de différents modes de transport, la route et le chemin de fer dans le sud, le transport fluvial et la route dans le nord, sans oublier le transport aérien, offre maintenant la possibilité de choix aux usagers en fonction du rapport coût/délai d'acheminement, de la nature et des caractéristiques du fret. Par son poids croissant dans le produit intérieur brut du Congo et son impact sur l'ensemble des secteurs productifs, le transport est devenu à part entière un véritable pôle de développement économique du pays et de création d'emplois. Il mérite de ce fait une attention particulière par la mise en œuvre des mesures d'accompagnement et d'éradication des obstacles de tous genres, qui sont de nature à générer des « faux frais » affectant d'une part, les coûts d'exploitation des entreprises fournissant le transport et d'autre part, les prix facturés aux usagers qui en répercutent la hausse aux consommateurs finaux.

CHRISTIAN BARROS, PRÉSIDENT D'UNICONGO



CONTACTS UNICONGO



RELATIONS ADHÉRENTS - MEMBRES ASSOCIÉS - ADHESIONS

Davy MAHOUNGOU
Responsable Relations Adhérents BZV
+242 06 814 20 44
adherentsbzbv@unicongo.org

Nelly SABOGA
Responsable Relations Adhérents PNR
+242 06 929 74 65
adherentspnr@unicongo.org

RELATIONS D'AFFAIRES & PARTENARIATS ACCOMPAGNEMENT DES ENTREPRISES (FICHES SECTORIELLES, ETUDES DE MARCHÉ, MISES EN RELATION & RENDEZ-VOUS D'AFFAIRES) EVENEMENTIEL

Joana DE JESUS GOMES
Responsable Développement & Appui Recrutement
+242 06 611 10 73
developpement@unicongo.org

CONSEIL & ORIENTATION FISCALE, JURIDIQUE ET SOCIALE

DOCUMENTATION : TEXTES LEGISLATIFS & REGLEMENTAIRES

Ninelle DZALAMOU
Chargée d'Etudes & Documentation
+242 06 621 56 68
documentation@unicongo.org

SERVICES DIVERS

Location salles et visioconférence
Vente d'agendas / Facturation & règlements
Distribution Journal Congo Economie

Marguerite KOUNKOU
Assistante Administrative
+242 06 841 04 07
secretariatbzbv@unicongo.org

Bellie MOTONDO
Assistante Administrative
+242 06 629 59 06
secretariatpnr@unicongo.org

RECRUTEMENT

Dépôt d'offres/
candidatures
Site : www.emploi.cg

Joana DE JESUS GOMES
+242 06 611 10 73
recrutement@unicongo.org

FORMATION

Analyse, besoins
et inventaire des offres

Hubert NGOUMA
Responsable Formation
+242 06 669 62 50
formation@unicongo.org

CONGO ÉCONOMIE

unicongo.org

CONGO ECONOMIE est une publication éditée par l'Union patronale et interprofessionnelle du Congo.

PRÉSIDENT : Christian Barros
Email : c.barros@codisco-congo.com
DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : Jean-Jacques Samba
Tél. : +242 06 661 48 61
Email : jean-jacques.samba@unicongo.org
DIRECTION DE LA RÉDACTION : Jean Banzouzi Malonga
Tél. : +242 05 557 02 03 / 06 985 41 79
Email : jbmalonga@yahoo.fr
SECRETARIAT DE RÉDACTION : Didier Bras
DIRECTION ARTISTIQUE : Jean-Noël Dubois

ONT PARTICIPÉ À CE NUMÉRO : Jean Banzouzi Malonga, Didier Bras, Joana De Jesus Gomes, Jean De La Haute, Loïc Dzon Ova, Paul Koffi Goli, Hubert Ngouma, Alphonse Obambi-Itoua, Alexandre Planelles, Jean-Jacques Samba, Serge Patrick Songa.
PUBLICITÉ : Alizée Multi Presse
Jean-Marc Sand - Email : jmsand33@gmail.com
Tél. : (+242) 06 663 13 90 / 05 774 14 74
(+33) 06 08 28 18 58

Sommaire



Focus sur Unicongo

Une assemblée générale annuelle ordinaire 2016 dans la morosité	p. 4
Journée des patronats africains et 1 ^{re} édition des rencontres Africa 2016	p. 4
Validation du rapport d'audit stratégique et organisationnel d'Unicongo	p. 4
Sensibilisation sur le Cefa des métiers de la maintenance industrielle	p. 5
La numérisation, au cœur du développement de l'Union	p. 5
Les enjeux et défis de la formation professionnelle continue en entreprise	p. 6
COP22 : Unicongo signe la Déclaration des patronats du monde	p. 7
Vivre au Congo : le site d'information communautaire	p. 7

Laser

La fiscalité des collectivités locales à la lisière de l'illégalité	p. 9
La franchise et l'exclusivité : deux pratiques commerciales complémentaires	p. 9
Le bureau de représentation ou de liaison : une réalité au Congo ?	p. 10
Révision du loyer dans le bail commercial ou à usage d'habitation : l'essentiel à savoir	p. 12

Grand angle

Bralico : une nouvelle brasserie-limonaderie sur le marché des boissons au Congo	p. 14
Alice Conseil International : une expertise reconnue	p. 15

Dossier

Entretien avec Alphonse Obambi-Itoua, président de la fédération Transports et Transit d'Unicongo	p. 17
ACTIVITÉS PORTUAIRES	
- Les enjeux de la réduction des coûts et temps de passage portuaire	p. 19
- PAPN : des mesures pour la réduction des délais et coûts du passage portuaire	p. 20
- Port autonome de Pointe-Noire : cap sur les investissements	p. 23
TRANSPORT ROUTIER	
- La route, facteur des plus grandes mutations du transport au Congo	p. 25
- Durlon Abiaga, directeur général du groupe Tractafric Motors et Equipment	p. 29
- Marc-Antoine Chelala, directeur général adjoint de SMGC	p. 30
- Alain Ludovic Okoï, directeur général d'Ilogs	p. 32
TRANSPORT AÉRIEN	
- Ibrahima Seydou Thiam, directeur général d'Equaflight	p. 34
- Alain Berquez, directeur général d'Aerco	p. 35
TRANSPORT FERROVIAIRE	
- CFCO : des difficultés multidimensionnelles à résoudre	p. 38
TRANSPORT FLUVIAL	
- À l'ombre de la grande époque de l'Agence transcongolaise des communications	p. 41

Région

Pointe-Noire : une dynamique économique basée essentiellement sur l'activité pétrolière	p. 44
---	-------

Pays

Mali : une économie résiliente	p. 46
--------------------------------	-------

Afrique

Les grandes promesses de l'économie numérique	p. 48
---	-------

Culture

Le Plateau des 15 ans : un quartier de Brazzaville lié à l'histoire de l'AEF	p. 49
Le programme de l'Institut français du Congo de Pointe-Noire	p. 50

Une assemblée générale annuelle ordinaire 2016 dans la morosité

Le 24 novembre 2016, Unicongo a tenu son assemblée générale ordinaire de l'année 2016, caractérisée par les grandes préoccupations de la quasi-totalité des secteurs économiques.

Ce grand événement organisé à Brazzaville a été marqué par la présentation, d'une part, du rapport moral du conseil d'administration par son président, Monsieur Christian Barros, et d'autre part par les rapports des différentes fédérations professionnelles qui ont tous fait état des conséquences désastreuses de la baisse de plus de 50% du prix du baril de pétrole sur tous les secteurs de l'économie au Congo. En effet, tous les rapports ont dépeint la situation difficile que traverse le secteur privé congolais, situation caractérisée par :

- l'accumulation de la dette publique vis-à-vis du secteur privé ;
- la baisse continue de l'activité depuis 2014 (de -22% à -61% suivant les secteurs pour les trois trimestres de l'année 2016), mais également la chute des investissements publics et privés et de la demande intérieure ;
- la réduction des effectifs de travailleurs, notamment dans les secteurs les plus affectés tels que les BTP et les mines, provoquant un accroissement du chômage avec le licenciement des milliers de travailleurs et, par conséquent, la précarité et la pauvreté des nombreux ménages.

Outre le contexte économique difficile, le secteur

privé subit un environnement des affaires qui se dégrade de plus en plus du point de vue fiscal, notamment du fait d'une parafiscalité imprévisible, et sur le plan des contrôles exercés par diverses administrations publiques dont le cadre légal et institutionnel est incertain.

Les représentants des fédérations ont par ailleurs déclaré n'avoir aucune visibilité sur l'évolution prévisionnelle de l'économie congolaise en 2017. Toutefois, ils ont d'une manière générale reconnu le caractère prioritaire de l'apurement par l'Etat de sa dette envers le secteur privé, car cela constituerait un facteur essentiel de stabilisation de la situation des entreprises et de relance de l'économie.

Les rencontres d'Unicongo avec le Premier ministre et le ministre du Travail au début du second semestre de 2016 ont créé, au sein de l'Union, une lueur d'espoir pour l'établissement du dialogue public-privé tant attendu sur les mesures qu'envisagerait de prendre le gouvernement congolais pour le redressement de la situation et, au-delà, pour l'examen de tous les aspects touchant l'environnement des affaires au Congo et le développement de l'investissement privé.

JEAN-JACQUES SAMBA

Validation du rapport d'audit stratégique et organisationnel d'Unicongo



Au terme de l'étude menée de juin à septembre 2016 par M.Ousmanou Sadjo, consultant recruté par le Bureau international du travail (BIT) pour la réalisation de l'audit stratégique et organisationnel d'Unicongo sur financement de cette organisation, un atelier de restitution et de validation du rapport de cet audit a été organisé le 18 octobre 2018 à l'hôtel Elaïs de Pointe-Noire.

Une vingtaine de représentants d'entreprises membres et de l'équipe technique de l'Union ont participé à cet atelier. Le consultant a articulé la présentation de son rapport en deux parties :

- Les principaux constats qui se résument à la faiblesse du secteur privé congolais, liée notamment à l'insuffisance de l'esprit d'entreprise, à l'environnement des affaires très peu favorable, à la faiblesse des institutions représentatives du secteur privé.
- Les recommandations à l'endroit d'Unicongo qui doit devenir une « organisation représentative et active pour un secteur privé reconnu et dynamique », dotée en conséquence d'une organisation et des ressources idoines, notamment humaines, pour être une véritable force de propositions crédible et offrant des services marchands et des services aux membres, avec une base de membres élargie aux entreprises à capitaux locaux regroupant les petites et moyennes entreprises (PME).

Après la validation de ce rapport, le conseil d'administration de l'Union devra se pencher rapidement sur les recommandations et les actions à envisager dans le cadre de leur mise en œuvre.

JOANA DE JESUS GOMES, RESPONSABLE DÉVELOPPEMENT



Journée des patronats africains et 1^{re} édition des rencontres Africa 2016

À l'occasion de la Journée des patronats africains organisée le mercredi 21 septembre 2016 par le Medef International, Unicongo a été reçue avec 25 de ses homologues anglophones, francophones et lusophones au siège du Medef à Paris.

L'objectif de cette journée était d'échanger sur la diversification et la montée en gamme des économies du continent. Le programme comprenait notamment une rencontre sur les enjeux de la COP22 organisée avec la CGEM (patronat marocain) et une séquence a été consacrée aux défis de la formation et de l'employabilité en Afrique, à l'université Paris-Dauphine. Les délégations ont pu également discuter des nouveaux modèles économiques pour la gestion de villes durables qui fonctionnent en Afrique.

Le président d'Unicongo, Monsieur Christian Barros, et le secrétaire général exécutif de l'Union, Monsieur Alexandre Planelles, ont été invités à présenter à l'ensemble des délégations africaines le partenariat qui lie l'Union au Medef International dans le cadre du projet de diversification de l'économie, initié par la Banque mondiale au Congo.

Cette rencontre, organisée en partenariat avec l'Organisation internationale des employeurs (OIE) et Business Africa (l'association regroupant les organisations pa-

tronales d'Afrique) a aussi permis à l'ensemble des organisations des secteurs privés africain et français de se réunir pour partager une ambition : les entrepreneurs et les entreprises sont la meilleure solution pour atteindre les Objectifs de développement durable (ODD) adoptés par les Nations unies en septembre 2015. Les entreprises, par leurs investissements de long terme dans l'économie, et les projets d'infrastructures, par leur rôle moteur dans la formation et leur capacité à créer des emplois stables, sont en effet le moteur du développement économique inclusif de l'Afrique.

Le Medef, le Medef International, les patronats africains et Business Africa ont pu ainsi adopter une déclaration commune regroupant des recommandations pratiques afin de favoriser la diversification et la montée en gamme des économies du continent par le secteur privé, et appellent les chefs d'État à intégrer cette vision « business » de l'Afrique dans leurs travaux à l'occasion du XXVII^e Sommet des chefs d'État Afrique-France qui se tiendra les 13 et 14 janvier 2017 à Bamako.

Les représentants de l'Union ont aussi pu participer à

la première édition des rencontres Africa 2016 qui se sont tenues les 22 et 23 septembre 2016 à Paris. Cet événement – organisé sous le haut parrainage du ministère des Affaires étrangères et du Développement international et du ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, en collaboration avec la Fondation AfricaFrance et le Conseil économique, social et environnemental – a rassemblé sur deux jours environ 2 300 participants, dont un millier d'entreprises françaises et 500 africaines, autour d'un programme mêlant conférences plénières, ateliers sponsorisés, espaces d'exposition et rendez-vous B to B.

Aucun des acteurs institutionnels de la diplomatie économique n'a manqué à l'appel : Bpifrance, Business France, Agence française de développement/Proparco, CCI International. Ces rencontres faisant suite à la Journée des patronats africains, de nombreux représentants d'organisations professionnelles et du secteur privé étaient présents pour l'occasion.

ALEXANDRE PLANELLES,
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL EXÉCUTIF D'UNICONGO

Sensibilisation sur le Cefa des métiers de la maintenance industrielle

Vendredi 14 octobre 2016 s'est tenue dans les locaux d'Unicongo à Pointe-Noire une réunion de présentation et de sensibilisation sur le Cefa (Centre d'éducation, de formation et d'apprentissage) au service de la maintenance industrielle de Pointe-Noire, soutenu par l'Agence française de développement (AFD).

Etaient présents lors de cette rencontre trente adhérents d'Unicongo ainsi que Messieurs Fabrice Fylla St-Eudes, conseiller du ministre de l'Enseignement technique et professionnel, de la Formation qualifiante et de l'Emploi, François Sita, conseiller du ministre de l'Enseignement technique et professionnel, de la Formation qualifiante et de l'Emploi, Jean Matoua, directeur du Cefa de la maintenance industrielle de Pointe-Noire, et Pierre Bezian, représentant Expertise France. Cette rencontre a permis de présenter dans les détails aux adhérents d'Unicongo le fonctionnement de ce Cefa.

Ce centre se fixe trois missions principales : former les jeunes via la formation initiale, former les déscolarisés, permettre le perfectionnement d'ouvriers, agents déjà en poste. Il est ouvert à toute personne d'un niveau minimum de quatrième, propose un cursus d'une durée totale de

deux ans et prévoit des périodes d'apprentissage en entreprise.

Le Cefa dispensera à terme de cinq filières, dont trois ont déjà ouvert leurs portes (« ouvrages métalliques et soudure », « mécanique générale et hydraulique », « froid et climatisation »). Chacune d'entre elles accueille trente apprentis.

Les programmes de formation sont élaborés selon la méthode dite de l'AST : analyse de situation de travail. Cette méthode, utilisée par les formateurs (formés par Expertise France) a pour but d'observer comment l'ouvrier travaille en entreprise afin de pouvoir décliner des programmes de formation au plus proche des « réalités métiers ».

Il sied de noter que le Cefa des métiers du bâtiment a été officiellement lancé le 9 novembre 2016 à Brazzaville et celui de la maintenance industrielle le 10 novembre 2016 à Pointe-Noire.

JOANA DE JESUS GOMES,
RESPONSABLE DÉVELOPPEMENT



La numérisation, au cœur du développement de l'Union

Dans le contexte de développement de l'économie numérique, les entreprises se trouvent de plus en plus devant l'impératif de la mise en œuvre de nouveaux modes d'organisation interne qui leur permettent une plus grande efficacité productive et une mise en relation plus directe avec le marché, par l'entremise du numérique.

Pour sa part, plus que jamais soucieux des mutations du contexte dans lequel exercent ses adhérents et ses partenaires, Unicongo développe le projet de numérisation de sa documentation technique – nommée Projet Uniged – qui verra le jour dans les prochains mois. Il s'agit de la dématérialisation de son fonds documentaire, auquel les entreprises pourront dorénavant accéder plus rapidement. L'on imagine aisément les enjeux de ce projet, ses bienfaits et tout le bénéfice qu'en tireront les entreprises, mais également l'Union elle-même. En effet, à partir de ce projet, Unicongo vise à améliorer son assistance aux entreprises membres par une communication plus efficace. Ainsi, le riche patrimoine documentaire administratif, juridique, économique et social de l'Union sera à la disposition des adhérents sous forme d'archives numériques et accessibles depuis son site internet.

Les archives numériques du fonds documentaire d'Unicongo représentent des milliers de textes de lois, décrets et

arrêtés, notes de services et circulaires, conventions et accords régulièrement actualisés pour des usages les plus divers. Cette documentation est la plus complète qu'on puisse trouver au Congo pour les besoins de l'entreprise.

En adoptant ce projet, Unicongo s'inscrit à jamais dans une démarche éco-responsable (éco-TIC) du Green-IT, le plaçant dans la sphère des organisations œuvrant pour la préservation de l'environnement, de son écosystème, et dans une démarche plus large qui est celle du développement durable, notamment par la dématérialisation et la réduction des impressions autant que possible, l'optimisation des moyens de communication, la virtualisation de ses archives documentaires. Ce projet contribuera également à réduire les déplacements des demandeurs des prestations de l'Union et des collaborateurs de ses différents services. Un espace de télétravail est en développement.

Loïc DZON OVA &
JEAN BANZOUZI MALONGA





Gestrim
océan

**VENDRE
LOUER
OU ENCORE
FAIRE GERER
VOTRE BIEN SÉRÈNEMENT**



**VOUS AVEZ UN PROJET IMMOBILIER ?
SOUHAITEZ FAIRE GERER VOTRE BIEN ?**

- UN SEUL INTERLOCUTEUR POUR MIEUX VOUS CONNAITRE
- UN SUIVI RÉGULIER ET PERSONNALISÉ
- DES CONSEILS TECHNIQUES ET JURIDIQUES
- REACTIVITE, DISPONIBILITE, ACCOMPAGNEMENT
- UNE PARFAITE CONNAISSANCE DU MARCHÉ

**PARTICULIERS OU PROFESSIONNELS,
CONFIEZ-NOUS VOS PROJETS IMMOBILIERS.**

NOUS ASSURONS POUR VOUS LA GESTION COMMERCIALE ADMINISTRATIVE, COMPTABLE ET TECHNIQUE DE VOTRE PATRIMOINE IMMOBILIER

BÉNÉFICIEZ DE L'ENGAGEMENT D'UNE ÉQUIPE DE 30 COLLABORATEURS OUI CONJUGUE PROXIMITÉ, EFFICACITÉ, FIABILITÉ POUR GÉRER VOTRE PROJET

A VOS CÔTES, AVANT, PENDANT ET APRÈS VOTRE PROJET IMMOBILIER



GESTRIM OCÉAN,
LEADER DE L'IMMOBILIER DEPUIS 10 ANS, EST À VOTRE DISPOSITION
POUR VOUS CONSEILLER, ET VOUS ASSISTER AVEC PROFESSIONNALISME.

PNR : 9 Avenue de Bolobo
242.22.294.18.75
contact_pnr@gestrimocean.com

BZV : 02 rue William GUINET
242.06.639.68.83
contact_bzv@gestrimocean.com

Les enjeux et défis de la formation professionnelle continue en entreprise

Georges Halas, consultant international chez Scop (Société de conseil en professionnalisation), basée à Poitiers, en France, intervient régulièrement dans les entreprises de Pointe-Noire. Il revient pour nous sur l'importance des actions menées dans le cadre de la formation professionnelle.

M. Halas, vous organisez et animez depuis 2013 des séminaires de professionnalisation à Pointe-Noire dans les domaines du management et de la communication. Selon vous, pourquoi les entreprises du Congo ont-elles intérêt à recourir à la formation continue de leur personnel ?

D'abord, de manière générale, la formation continue est utile aux entreprises sur deux plans :

- économiquement, elle contribue à développer les performances de l'entreprise en actualisant les compétences techniques de ses salariés, autrement dit en maintenant leur employabilité individuelle et en valorisant globalement son capital humain ;
- socialement, elle participe à l'évolution de carrière de ses salariés et à leur accomplissement professionnel et personnel. C'est à la direction des ressources humaines de suivre cette progression par une gestion prévisionnelle des emplois et compétences (GPEC) à l'aide de son système d'information en ressources humaines (SIRH). J'espère, sans l'avoir vérifié, que les GME (grandes et moyennes entreprises) de Pointe-Noire ont atteint ce niveau de management.

Le social s'inscrit dans la durée, sans revêtir le caractère d'urgence de l'économique. Mais, à long terme, il est important de motiver le personnel en lui offrant des formations correspondant à ses attentes, et ainsi de le fidéliser à l'entreprise. Cet argument est souvent contrebalancé par la crainte de certains managers de voir leur personnel, une fois formé, saisir des opportunités externes, lorsque la mobilité interne se révèle trop lente voire bloquée. C'est effectivement un risque à maîtriser. Pour résumer, nous pouvons établir un distinguo entre les formations professionnelles à objectifs et contenu très techniques (qualification, certification) et celles visant des compétences transversales, portant sur des thèmes comme la qualité, la communication, le management, la gestion du temps, etc. Les effets bénéfiques d'une formation sont plus faciles à constater et évaluer en termes de retour sur investissement – en anglais *return on investment* (ROI) –, lorsque les compétences acquises sont de nature technique. Pour les autres à caractère transversal, la mesure s'effectue davantage en termes de satisfaction par rapport aux attentes – en anglais *return on expectations* (ROE).

Enfin, j'ai eu à intervenir plusieurs fois dans les entreprises congolaises et il me paraît manifeste que la formation professionnelle, réalisée en interne ou par un prestataire extérieur, joue un rôle primor-

dial dans le renforcement des capacités de la main-d'œuvre locale, réduisant ainsi le recours à une main-d'œuvre qualifiée étrangère autrement plus coûteuse. Cet argument vaut pour le personnel d'exécution autant que pour l'encadrement. Ce dernier, il est vrai, est mieux loti en heures de formation annuelle, que ce soit au Congo ou en France.

Le contexte de crise actuelle, liée à la baisse du prix du baril de pétrole, est-il propice à l'organisation de sessions de formation dans les entreprises ?

Je le pense a priori, mais ne le constate pas actuellement sur Pointe-Noire. En période de conjoncture difficile, le budget dédié à la formation est le plus souvent revu à la baisse, voire sacrifié. C'est pourtant le moment où l'entreprise qui fonctionne « au ralenti » peut disposer du temps nécessaire à la valorisation de son capital humain. Les effectifs ayant souvent été réduits par licenciements économiques, les capacités des personnels restants doivent être renforcées pour gagner en efficacité. On constate malheureusement que la crise conjoncturelle à Pointe-Noire ne rime pas avec « plus de formations professionnelles ».

Est-il facile pour une entreprise d'identifier ses propres besoins de formation ?

Je ne pense pas que les DRH possèdent toute l'expertise permettant d'établir annuellement un plan de formation pour leur entreprise. Comme chacun le sait, le plan de formation présente toutes les actions futures à mener, obligatoirement ou non, au bénéfice de l'ensemble des salariés de l'entreprise. Cela suppose la prise en compte de trois analyses bien maîtrisées en amont :

- celle de la politique générale de l'entreprise pour les trois à cinq années à venir. Cette stratégie globale demande forcément des moyens en ressources humaines qu'il faut pouvoir apprécier en termes d'effectifs et de compétences sur le moyen terme ; la réalisation des objectifs stratégiques de l'entreprise en dépend ;
- celle de la disponibilité en ressources humaines, calculée sur plusieurs années grâce aux méthodes et outils de la GPEC, rendue obligatoire en France pour toute entreprise de plus de 300 salariés. Cette vision stratégique de la GRH est une déclinaison de la politique générale de l'entreprise ;

- Enfin, celle des demandes directement exprimées par les personnels eux-mêmes dans le cadre des enquêtes et entretiens d'évaluation organisés chaque année par la DRH.

À Pointe-Noire, je constate que les entreprises de type GME établissent leur plan de formation de façon essentiellement empirique, guidées par les propositions sur catalogue des prestataires de formation congolais ou étrangers. Cette démarche de courte vue est insuffisante pour répondre de manière cohérente et efficace aux défis du moyen terme.

À qui les entreprises de Pointe-Noire peuvent-elles s'adresser pour former leurs personnels ?

Lorsqu'une entreprise n'est pas en mesure d'assurer elle-même une formation en mobilisant ses propres experts, elle va se tourner vers un prestataire de formation professionnelle, qu'il s'agisse d'une entreprise ou d'un consultant indépendant. En qualité d'organisation patronale au service de ses entreprises adhérentes, Unicongo Formation offre ses compétences sur Pointe-Noire pour orienter les demandes de formation émanant des entreprises vers les prestataires identifiés, soit localement, soit à l'étranger. Ce service d'Unicongo pratique la mutualisation des demandes afin d'organiser des sessions interentreprises à des tarifs avantageux.

Comment voyez-vous l'évolution de la formation professionnelle dans les cinq à dix ans à venir en entreprise ?

Je partirai de l'exemple français. Depuis une loi récente (2014) chaque salarié de moins de 16 ans bénéficie d'un compte personnel de formation qu'il peut ouvrir sur un site web (www.moncompteformation.gouv.fr). Il perçoit chaque année un crédit de 20 heures de formation, cumulable dans la limite de 120 heures, soit 6 années de travail. On constate que la question de l'employabilité assurée par la formation professionnelle, lorsqu'elle n'est pas comprise par les entreprises, se trouve imposée par l'État car elle est un élément de la politique de lutte contre le chômage au plan macro-économique. La première perspective, certes ambitieuse, pour ne pas dire avant-gardiste, que je verrais au Congo, c'est l'instauration d'un dispositif de capitalisation de crédits de formation, au moins pour

les GME. Ce dispositif serait-il mis en place par les pouvoirs publics pour les emplois du secteur public et privé, ou réalisé uniquement dans le secteur privé ? Je n'ai pas de réponse pour l'instant, mais je pense que les entreprises mesureront bientôt l'intérêt d'avoir des personnels qui cherchent à se former tout au long de leur vie professionnelle. La problématique actuelle n'est plus de se perfectionner dans son métier, mais plutôt d'acquérir de nouvelles compétences, se professionnaliser sur un spectre plus large de savoirs et savoir-faire. L'exemple de la bureautique, que tout le monde pratique aujourd'hui, est un exemple éloquent de professionnalisation devenue incontournable au fil des années récentes, quel que soit l'emploi occupé. Il en va de même de la maîtrise de l'anglais.

Autre perspective, selon moi, qui émerge depuis peu, c'est le recours à l'autoformation grâce aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), secteur économique en perpétuelle innovation. Certes, les enquêtes réalisées auprès des salariés en France montrent que leur préférence va à la formule classique, soit une formation réalisée en salle face à un formateur externe à l'entreprise de type consultant. Mais pour l'entreprise, la formule de l'autoformation en ligne (*e-learning*) est séduisante car souple, utilisable de manière asynchrone, pendant et hors du temps de travail, autorisant les parcours individualisés. Elle permet également une évaluation immédiate, diagnostique (préformation), formative (en cours de formation) ou sommative (post-formation).

Parmi les inconvénients, on retiendra par contre la qualité très variable des produits existants sur le marché de la formation à distance, l'authenticité de la formation (qui est véritablement au clavier de l'ordinateur durant la formation ?), la solitude de l'apprenant (pas d'interactivités humaines), l'ennui lié à l'apprentissage électronique au-delà d'une quarantaine de minutes passées devant l'ordinateur.

La formule à laquelle je crois davantage serait celle alliant les avantages du présentiel et ceux du *on-line*. Ce que l'on nomme déjà le *blended-learning*, soit en français le semi-présentiel. La formation alterne :

- le passage sur une plateforme *e-learning*. À titre d'exemple, voir le site web : www.eni-elearning.com, ou consulter des Mooc (*Massive Open Online Courses*) initiés par les universités du monde entier, mais que les entreprises développent également ;

- et les rencontres physiques de groupe face à un formateur dont le rôle s'apparente davantage à celui d'un coach ou mentor ; il intervient sélectivement sur les difficultés rencontrées lors de l'autoformation et veille à ce que les stagiaires « apprennent à apprendre ».

Ce que je retiens de mon expérience personnelle, c'est que les apprenants restent très attachés à la dimension relationnelle et émotionnelle des formations et par conséquent, même si l'apport des NTIC est indéniable aujourd'hui, le bon dosage entre numérique et humain reste à trouver.

PROPOS RECUEILLIS PAR HUBERT NGOUMA, RESPONSABLE FORMATION À UNICONGO



Sté Regal
 **PARK 'N' SHOP**

**LE PLAISIR
DE VOUS SERVIR!**



Sté Regal - PARK N SHOP

Av Jacques Opangault (Face agence Crédit du Congo) Centre ville Pointe-Noire, République du Congo
T : + 242 05 720 99 07 / + 242 22 294 45 00

SMGC

Société des Mines et Graviers du Congo

Bâtissons l'avenir ensemble



- Transport routier • Logistique
- Construction & génie civil
- Exploitation de carrière • Location d'engins

Commande, devis, demande d'informations : N'hésitez pas à nous contacter

✉ secretariat@smgc-sarl.com

☎ +242 06 500 00 10 / +242 22 294 88 67

📍 Vindoulou, en face de la centrale électrique ETDE

B.P. 799 Pointe-Noire

CONGO

COP22 : Unicongo présent à Marrakech pour signer la Déclaration des patronats du monde

En marge de la COP22 et à l'initiative de la CGEM, les leaders économiques du monde ont ratifié la Déclaration de Marrakech, le 16 novembre dernier. Les objectifs de ce traité témoignent bien de l'esprit de la COP22 et des espoirs qu'elle suscite.



Les organisations patronales de 43 pays ont répondu à l'appel de la Confédération générale des entreprises du Maroc (CGEM). En marge de la COP22, la CGEM a planché pour mobiliser les patronats des pays du Sud autour de la lutte contre les effets du changement climatique. L'événement s'est déroulé lors du High Level Business Summit on Climate Change, le 16 novembre 2016, à Marrakech, qui a réuni plus de 400 participants. La Déclaration de Marrakech est l'aboutissement de plusieurs échanges et concertations qui ont eu lieu tout au long de l'année 2016 et vise à concrétiser l'engagement du monde des affaires pour lutter de façon coordonnée contre le changement climatique. L'un des objectifs principaux de cette déclaration est de favoriser « une gouvernance africaine climat ». Cette dernière est estimée « indispensable pour permettre la facilitation de l'accès au financement climat, ainsi que les transferts technologiques ».

ALEXANDRE PLANELLES

Vivre au Congo* : le site d'information communautaire

Créé en décembre 2014 à l'initiative de Florence Du Buisson, Vivre au Congo (VAC) est un site Internet qui se présente sous la forme d'un guide permettant une bonne expatriation et implantation au Congo-Brazzaville. Il est animé par une équipe de six bénévoles et fournit quotidiennement aux internautes un contenu diversifié sur la vie au Congo : actualités, bonnes adresses, agenda événementiel, informations sur la culture locale et la vie économique... VAC est donc destiné à un large public au profil varié. Il s'adresse aussi bien aux familles qu'aux célibataires, aux employés d'entreprises, aux hommes d'affaires en voyage ou installés dans le pays.

L'exactitude, la précision et la valeur du contenu de ce site en font une référence en matière d'informations pratiques sur le Congo. En témoigne le nombre de visiteurs qui s'y connectent : « Nous enregistrons en moyenne 275 consultations du site web de VAC par jour, et à peu près 700 visites sur la page Facebook. Soit une croissance de 32% en termes de pages visitées. Nous avons un excellent retour de la part de nos sponsors – que je remercie

beaucoup – et nous bénéficions du soutien de l'ambassade de France et du consulat », indique Laurence Guenin Moutenot, l'une des animatrices du site en charge des sponsors et de la rubrique économie.

Pour cette année 2017, Vivre au Congo a pour objectif le lancement d'une nouvelle version de son site, plus adaptée aux besoins actuels, plaçant au cœur de l'information la communauté et les acteurs économiques. Ainsi, il va particulièrement s'adresser à tous les agents de l'activité économique du Congo, les grands groupes, mais aussi et surtout les petites et moyennes entreprises, les commerçants, les artisans et professionnels. Vivre au Congo travaille déjà en partenariat avec les entreprises et organisations soucieuses du bien-être et de l'accompagnement de leurs salariés, devenant ainsi des véritables partenaires de proximité.

Afin de renforcer ses partenariats « économiques », VAC lance dès 2017 une revue de presse et une rubrique économique, devenant ainsi un support pour les entreprises en termes d'image et de responsabilité sociétale. Chaque publication de ce volet économique sera l'occasion

de mettre en avant un projet d'entreprise ou individuel. Chaque acteur en lien avec un programme culturel ou social, un programme de développement au Congo pourra ainsi s'associer à une structure de l'économie sociale et solidaire. Vivre au Congo est donc en attente d'informations ; toute personne ou entreprise désireuse de l'accompagner et d'aider à son développement est la bienvenue. Vous pouvez contacter l'équipe de Vivre au Congo.

* www.vivreaucongo.com

Contacts : Laurence Guenin Moutenot, responsable sponsors et rubrique économie. Carole Roche, responsable Vivre Au Congo. Mail : info@vivreaucongo.com



La LCB Bank met à la disposition de sa clientèle trois packs qui lui permettront de bénéficier d'une gratuité sur l'ensemble de produits et de services.

PACK ELITE
Bénéficiez d'une gratuité sur l'ensemble de produits et services ci-dessous :

- Un compte chèque avec un chèqueur gratuit
- Une carte VISA GREEN
- Un découvert automatique à hauteur de 50% du salaire
- L'accès à LCB NET
- Mises à dispositions sur place
- Pas de frais de tenu de compte
- Un forfait mensuel de 8500 FCFA seulement

Produits du PACK

PACK FONCTIONNAIRE

Bénéficiez d'une gratuité sur l'ensemble de produits et services ci-dessous :

- Un compte chèque avec un chèqueur gratuit
- Une carte « Visa First »
- Un découvert automatique à hauteur de 50% du salaire
- L'accès à LCB NET
- Pas de frais de tenu de compte
- Un forfait mensuel de 6000 FCFA seulement

Produits du PACK

Pack SALARIÉ PRIVÉ

Bénéficiez d'une gratuité sur l'ensemble de produits et services ci-dessous :

- Un compte chèque avec un chèqueur gratuit
- Une carte VISA FIRST
- Un découvert automatique à hauteur de 50% du salaire
- L'accès à LCB NET
- Pas de frais de tenu de compte
- Un forfait mensuel de 6500 FCFA seulement

Produits du PACK

→ Quels sont **vos besoins ?**

« Nous souhaitons une connexion rapide et fiable »

« Nous cherchons un fournisseur d'accès à internet de confiance, qui nous accompagne face à nos problématiques métiers. »

« Notre activité nécessite un flux de données important et régulier. »



→ Les nouveaux services professionnels **YATTOO.COM :**



LA TECHNOLOGIE D'ACCÈS À INTERNET LA PLUS AVANCÉE

Avec YATTOO FO PREMIUM, vous bénéficiez de la technologie la plus performante. Vous accédez au Très Haut Débit tout en bénéficiant d'une stabilité à toute épreuve.

- Liaison fibre optique dédiée
- Haut débit symétrique ≥ 1 MBIT/S
- Redondance = stabilité optimale
- Réseaux de distribution : FO & radio.



LA TECHNOLOGIE D'ACCÈS À INTERNET HAUTE PERFORMANCE

Avec YATTOO FO STANDARD, accédez à une connexion Très Haut Débit fiable et performante pour répondre à l'ensemble des besoins internet de votre entreprise.

- Liaison fibre optique dédiée
- Haut débit symétrique ≥ 1 MBIT/S
- Réseaux de distribution : FO & radio.



LA TECHNOLOGIE D'ACCÈS À INTERNET FIABILITÉ & STABILITÉ

Avec YATTOO NEO, vous offrez à votre entreprise une connexion robuste et stable pour un développement de votre activité en toute sérénité.

- Liaison fibre optique partagée
- Haut débit symétrique ≥ 1 MBIT/S
- Redondance = stabilité optimale
- Réseaux de distribution : FO & radio.

Pointe-Noire :
319, Avenue Charles De Gaulle

Brazzaville :
105, Boulevard Denis Sassou-Nguesso

t: (+242) 06 600 0000 | www.yattoo.com | info@yattoo.com

La fiscalité des collectivités locales à la lisière de l'illégalité

Les impôts et taxes auxquels sont assujetties les entreprises sont regroupés dans le code général des impôts, d'une part comme impôts et taxes d'Etat, d'autre part comme impositions perçues au profit des collectivités locales ou de certains organismes publics. Aux impositions codifiées s'ajoutent les taxes et redevances diverses contenues dans la loi portant institution du régime financier des collectivités locales, sans oublier les taxes et redevances parafiscales perçues par les administrations publiques telles que celles de l'environnement, du tourisme et des mines.

Les collectivités locales sont le département et la commune, conformément à l'article 208 de la Constitution de la République du Congo. Elles s'administrent librement par des conseils élus et dans les conditions prévues par la loi, notamment en ce qui concerne leurs compétences et leurs ressources. Ainsi, conformément à la Constitution, les taxes et redevances que les collectivités locales sont susceptibles de percevoir sont celles prévues par la loi. Ces taxes et redevances sont contenues d'une part dans le code général des impôts, et d'autre part dans la loi n°30-2003 portant institution du régime financier des collectivités locales à son article 22, ce qui encadre le pouvoir des collectivités locales en matière fiscale.

Les dispositions constitutionnelles en matière fiscale

L'article 125 de la Constitution soumet exclusivement à la loi l'assiette, le taux et les modalités de recouvrement des impositions de toute nature. De cette disposition découle celle qui donne le pouvoir à la loi de créer les impositions de toute nature (impôts, taxes, redevances et droits). L'exclusivité de la loi dans l'institution des impositions de toute nature est prévue dans les Constitutions de 2002 et 2015 de la République du Congo, cependant. Les entreprises sont quotidiennement confrontées aux pratiques illégales des administrations publiques et des collectivités locales qui créent des impositions sur la base des textes réglementaires, parfois de simples notes circulaires et des délibérations votées par les conseils départementaux ou communaux en marge des prescriptions de la Constitution et de la loi n°30-2003.

La fiscalité des collectivités locales

Les ressources des départements et communes sont définies à l'article 22 de la loi n° 30-2003 du 23 août 2003 portant institution du régime financier des collectivités locales. Ces ressources comprennent les impôts, droits et taxes ainsi que le produit des pénalités et amendes prévues par le code général des impôts, dont la perception est faite à leur profit. Ces impositions codifiées sont les contributions foncières des propriétés bâties et non bâties, les contributions des patentes, la taxe régionale ou communale appelée actuellement taxe départementale, la taxe sur les spectacles, jeux et divertissements, la taxe d'enlèvement des ordures, la taxe sur les véhicules à moteur, les centimes additionnels sur certains impôts. Les départements et communes perçoivent également les produits du domaine privé immobilier relatifs aux carrières, aux droits de pêche, de chasse et de la forêt, du domaine privé mo-

bilier, du domaine public se rapportant aux diverses taxes telles que la taxe de publicité, la taxe de roulage et la taxe hôtelière.

Le problème soulevé par l'application de la fiscalité des collectivités locales sur les entreprises

La fiscalité des collectivités locales pose divers problèmes qui portent essentiellement sur l'absence de base juridique d'un bon nombre d'impositions. Les départements et communes perçoivent certaines taxes qui n'ont aucun fondement légal au regard des dispositions de la loi n° 30-2003 portant institution du régime financier des collectivités locales. Ces taxes illégales tirent leur « légitimité » uniquement du pouvoir des conseils départementaux et communaux qui ont voté les délibérations hors de leurs compétences constitutionnelles. Il s'agit de : la taxe sur la

restauration exigée à Brazzaville et Pointe-Noire aux restaurants et hôtels abritant des restaurants ; la taxe sur la pollution de l'environnement que les entreprises de Pointe-Noire payent en sus des taxes et redevances sur la protection de l'environnement fixées à l'article 66 de la loi n° 3-91 du 23 avril 1991 ; la taxe de la carte de contrôle administratif sur les installations et sites pétroliers du Kouilou ; la taxe sur le quitus d'agrément dans le domaine des hydrocarbures appliquée dans le département du Kouilou ; la taxe sur les boissons de fabrication locale ; la taxe sur les nuisances aéroportuaires et ferroviaires qui est du ressort de la loi sur la protection de l'environnement ; la contribution des entreprises, des commerces et étalages au développement harmonieux de la région de la Likouala, qui est une taxe spécifique à ce département avec un « relent

de patriotisme », mais illégale.

Par ailleurs, on peut observer que pour toutes les impositions prévues par la loi n° 30-2003 portant institution du régime financier des collectivités locales, aucune loi ne fixe leur assiette, leur taux et leurs modalités de recouvrement comme le prescrit la Constitution de 2015 à son article 125, et celle de 2002 à son article 111. Le pouvoir de création des taxes qu'exercent les collectivités locales au mépris des prescriptions des dispositions constitutionnelles en matière fiscale et de la loi n° 30-2003 portant institution du régime financier des collectivités locales contribue à la dégradation de l'environnement des affaires au Congo, qui souffre également d'une parafiscalité « foisonnante et imprévisible ».

JEAN-JACQUES SAMBA

La franchise et l'exclusivité : deux pratiques commerciales complémentaires

La franchise est un mode de déploiement commercial contractuel par lequel une entreprise, dénommée franchiseur, concède à une autre entreprise, dénommée franchisee, un droit d'usage d'un savoir-faire, d'un nom ou d'une marque de fabrique, de commerce ou de service, d'une raison sociale, de logos ou sigles ou de symboles.

Le franchiseur concède au franchisee l'utilisation de sa marque, de son nom ou enseigne et de ses méthodes ou savoir-faire qu'il a mis au point et développé par des investissements appropriés parfois très importants. Il s'agit pour le franchiseur d'un véritable actif incorporel dont il concède l'usage au franchisee, en contrepartie du versement d'un droit d'entrée et des redevances sur les ventes et/ou du respect de l'obligation d'approvisionnement exclusif auprès de lui. Le franchiseur assiste le franchisee et prend en charge les actions de communication au niveau national.

Le franchisee conserve son autonomie juridique vis-à-vis du franchiseur, dont le but essentiel est le déploiement commercial rapide avec relativement peu de capitaux. La franchise permet au franchisee de réduire

fortement le risque entrepreneurial et commercial en bénéficiant de la notoriété du franchiseur et des concepts qui ont déjà fait leurs preuves. Il bénéficie également des méthodes, organisations et outils marketing clés en main.

Les différents types de contrats de franchise

Il existe trois types de contrats de franchise :
- le contrat de franchise de service, qui donne le droit au franchisee d'offrir un service sous l'enseigne, voire la marque du franchiseur en se conformant à ses directives ;
- le contrat de franchise de production, qui permet au franchisee de fabriquer lui-même les produits avec les indications du franchiseur, et de les vendre sous la marque de celui-ci ;
- le contrat de franchise de distribution, qui autorise le franchisee à vendre simplement

les produits dans un magasin qui porte l'enseigne du franchiseur.

La franchise et la clause d'exclusivité

La clause d'exclusivité dans la distribution est une règle d'un contrat prévoyant que le franchiseur ne fournira pas ses marchandises ou ses services à un concurrent du franchisee. Cette disposition permet au franchisee bénéficiaire de l'exclusivité d'être assuré d'écouler un produit ou de fournir une prestation de service unique sans concurrence sur le marché du territoire sur lequel il jouit de l'exclusivité. Cela peut effectivement causer des soucis aux autorités de contrôle de la concurrence pour les risques d'impact négatif sur la transparence du marché, notamment en l'absence sur le marché d'autres marques concurrentes de qualité comparable.

BRÈVES ÉCO

Le Nigeria investit dans sa production agricole

Malmenée par la baisse des cours du pétrole, la situation économique du Nigeria est préoccupante, à tel point que le pays est entré en récession en septembre 2016, enregistrant par ailleurs une inflation galopante. Abuja s'attache à diversifier son économie et veut renouer avec un secteur agricole, qui a connu ses heures de gloire et emploie toujours près de 70% de sa population active. Ce secteur est essentiellement centré sur le cacao, dont il est le quatrième producteur mondial, le manioc, le riz et l'huile de palme. Pour relancer son développement, une enveloppe de 300 millions de dollars va être attribuée à la Banque d'agriculture, un établissement étatique, pour lui permettre de délivrer des prêts à des exploitants agricoles à des taux avantageux. Autrefois autosuffisant sur le plan agricole, le pays doit aujourd'hui avoir recours à l'importation de nombreuses denrées alimentaires. Parmi les denrées dont ce plan d'aide doit favoriser une hausse de la production, le riz, dont le pays consomme 5,2 millions de tonnes par an, mais dont 2,1 millions sont aujourd'hui importées.

L'île Maurice au cœur du libre-échange

On connaît le rapport Doing Business de la Banque mondiale qui, depuis 2002, mesure la réglementation des affaires et son application effective dans 183 économies du monde. Un autre document de travail, le rapport bisannuel édité par l'Enabling Trade Index (ETI), se penche quant à lui sur les échanges commerciaux mondiaux en analysant les performances de 136 économies, notamment sur leur intégration et leur ouverture aux marchés intérieurs et extérieurs. Le premier pays africain de ce dernier classement rendu public est l'île Maurice, à la trente-neuvième position. Le rapport salue la facilité d'accès à son marché, ainsi que l'efficacité et la transparence de ses barrières administratives. Suivent dans l'ordre le Maroc, le Rwanda, l'Afrique du Sud, le Botswana, la Namibie, le Kenya, le Lesotho, l'Ouganda et la Tunisie, qui occupent le top 10 africain.

Le chiffre

800

A minima, le nombre d'employés de la Banque africaine de développement (BAD) qui devraient quitter le siège d'Abidjan, où l'institution panafricaine a fait son retour en 2014. Ces derniers devraient rejoindre les bureaux régionaux de la banque (probablement Johannesburg, Nairobi et Tunis) dans le cadre de son programme de décentralisation. Une annonce fort mal perçue par le gouvernement ivoirien car la décision concernerait 40% de ses effectifs.

Pour son approvisionnement, le franchisé peut être obligé de se fournir totalement ou partiellement en produits auprès du franchiseur par le biais d'une clause d'approvisionnement exclusif prévue au contrat. Dans la pratique, l'accord peut notamment prévoir de quantifier l'approvisionnement auprès du franchiseur à partir d'un pourcentage du chiffre d'affaires réalisé par le franchisé. Sur ce point, sans pour autant véritablement régler l'exclusivité, la loi française limite la durée maximale de l'approvisionnement exclusif à dix ans. De ce fait, si un délai plus long est prévu dans le contrat, la clause n'est pas nulle, mais elle est réduite à cette durée.

L'approvisionnement exclusif ne permet pas pour autant au fournisseur d'appliquer n'importe quelle politique tarifaire en abusant de son exclusivité. Les prix des produits vendus par le franchiseur au franchisé ne doivent donc pas être fixés de manière abusive, sous peine de s'exposer à la résiliation du contrat et/ou à l'indemnisation du franchisé. Le franchiseur ne commet pas d'abus lorsqu'il a laissé au franchisé la possibilité de négocier

les prix selon la loi du marché, sans que ce dernier ne souffre d'une position dominante et arbitraire de sa part.

Droits et obligations du franchiseur et du franchisé

Le franchisé est un commerçant indépendant qui gère son propre fonds de commerce. Pour cela, il doit financer la création de son point de vente avec son apport personnel, payer le droit d'entrée, les frais de commercialisation, former son personnel suivant les prescriptions du franchiseur, veiller aux intérêts et à l'image de la marque, respecter la politique commerciale du franchiseur, et s'approvisionner exclusivement en totalité ou en partie auprès du franchiseur ou des fournisseurs agréés suivant les clauses du contrat de franchise.

Le franchiseur a l'obligation d'approvisionner le marché, d'épauler le franchisé, avant, pendant et après l'ouverture de la franchise : formation, assistance dans la recherche et l'aménagement du point de vente, conseils en montage de dossier financier, aide à la vente, etc.

Tous ces éléments devront être notés dans le document préalable à l'information qui sera remis par le franchiseur au franchisé avant la signature du contrat de franchise définitif. Ce document comportera également l'indication et la durée du contrat, les conditions de renouvellement, de résiliation et de cession, ainsi que les champs d'exclusivité.

Cadre législatif de la franchise et de l'exclusivité

Aucune loi congolaise spécifique et aucun acte uniforme de l'Ohada ne réglemente l'exclusivité ou n'impose une quelconque obligation dans la relation entre le franchiseur et le franchisé. Par ailleurs, la porosité du marché aux produits contrefaits, notamment importés d'Asie et imitant les grandes marques particulièrement prisées par la contrebande, est un véritable dilemme dans la mise en œuvre des franchises et des exclusivités.

JEAN-JACQUES SAMBA

Le bureau de représentation ou de liaison : une réalité au Congo ?

Dans sa nouvelle monture parue en janvier 2014, l'Acte uniforme (révisé) relatif au droit des sociétés commerciales et du groupement d'intérêt économique consacre une nouvelle forme d'exploitation économique : le bureau de représentation ou de liaison. Celui-ci se distingue de la succursale, qui constituait une forme d'exploitation déjà existante.

Cette consécration faite par la norme supranationale (droit Ohada) emporte que chaque État membre l'accepte et l'intègre dans sa législation nationale, lui accorde les lettres de créances nécessaires à son insertion totale et la pratique de manière totale. Autrement dit, chaque État membre, du moins pour ceux qui ne l'avaient pas encore intégré dans leur corpus juridique, prend les dispositions utiles pour l'adopter.

Par ailleurs, il reste évident que dans la course effrénée au développement à laquelle tous se livrent (...), la négation, le retard ou même la non-prise en compte d'une telle réalité constituerait à coup sûr un frein ou une sclérose pour le pays. Aussi, cela peut-il être source de difficultés aussi bien pour les investisseurs étrangers que pour les opérateurs économiques nationaux dans une certaine mesure (marqué par le manque d'information, la mauvaise orientation, etc.) dans notre « espace harmonisé ».

Dans cet article, nous essayons d'apporter des éléments techniques qui peuvent aider à orienter les praticiens et opérateurs économiques à connaître au mieux le bureau de liaison d'une part, et à présenter les règles et procédures qui sont susceptibles de s'appliquer pour l'ouverture d'un bureau de représentation au Congo, en l'absence d'une doctrine spécifique dédiée, d'autre part.

Notre contribution consistera tout d'abord à définir le bureau de représentation et à en déterminer la typologie, avant de proposer la procédure à suivre pour l'ouverture d'un

bureau de représentation en République du Congo.

Définition et typologie

L'acte uniforme susvisé dispose, en ses articles 120-1, 120-2 et 120-3, que le bureau de liaison ou représentation est « un établissement appartenant à une société et chargé de faire la liaison entre cette dernière et le marché de l'État-partie dans lequel il se situe. Il

n'est pas doté d'une autonomie de gestion et n'exerce qu'une activité préparatoire ou auxiliaire par rapport à celle de la société qui l'a créé. Le bureau de représentation n'a pas de personnalité juridique distincte de celle de la société qui l'a créé. Les droits et obligations qui naissent à l'occasion de son activité ou qui résultent de son existence sont compris dans le patrimoine de la société qui l'a créé. Il peut être l'établissement d'une

Une réunion d'experts, ouverte le 24 octobre par le président en exercice du Conseil des ministres de l'Organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires (Ohada), Pierre Mabiala, s'est chargée de préparer les points débattus lors de la 42^e session, du 27 au 28 octobre à Brazzaville.



société étrangère. Il est soumis au droit de l'État-partie dans lequel il est situé ». Nous distinguerons deux types de bureaux de représentation ; à savoir les bureaux de représentation exerçant des activités à caractère préparatoire ou auxiliaire, d'une part, et les bureaux de représentation ne présentant pas ce caractère, d'autre part.

Les bureaux de représentation exerçant des activités à caractère préparatoire ou auxiliaire

Sont considérées comme tels (bureaux de liaison exerçant des activités à caractère préparatoire ou auxiliaire) les structures dont les prestations ne constituent pas l'objet même de l'entreprise représentée. Sont notamment visés les bureaux de liaison réalisant exclusivement des activités de recherche scientifique, de collecte d'informations, ainsi que ceux installés à des fins de publicité, sauf si ces activités correspondent à l'objet de l'entreprise représentée. Ainsi, par exemple, un bureau de liaison ayant pour objet la publicité ne peut être considéré comme exerçant une activité préparatoire ou auxiliaire dès lors qu'il représente une entreprise de publicité. Il en va également d'un laboratoire de recherche scientifique représentant une entreprise dont l'activité est de faire de la recherche scientifique. Entrent également dans la catégorie de bureaux de représentation exerçant des activités à caractère préparatoire ou auxiliaire les bureaux de prospection ou d'études en vue de l'implantation d'un établissement industriel ou commercial au Congo. Toutefois, les activités de ces organismes de prospection ou d'études

doivent perdre leur caractère auxiliaire ou préparatoire dès lors que leur présence en République du Congo excède un certain délai (estimable à vingt-quatre mois par exemple).

Les autres types de bureaux de liaison

Les autres types de bureaux de liaison sont ceux qui exercent tout ou partie de l'activité même de l'entreprise qu'ils représentent ; c'est-à-dire, ceux dont l'activité ne représente pas un caractère auxiliaire ou préparatoire. Sont à classer dans cette catégorie :

- Les bureaux de liaison en relation directe ou indirecte de quelque manière que ce soit avec la clientèle ou les fournisseurs de l'entreprise qu'ils représentent. Il s'agit tout particulièrement de bureaux de liaison ayant pour objet : le suivi de l'exécution des contrats portant sur des brevets, les achats, la transmission de commande de clients ou de l'entreprise (représentée), la livraison de marchandises aux clients de l'entreprise, la réception ou l'entreposage de stocks de marchandises, le service après-vente (SAV), la coordination ou la surveillance des activités de filiales ou établissements de l'entreprise.

- Les bureaux de prospection ou d'études susvisées dont la présence en République du Congo n'excède pas vingt-quatre mois.
- Les bureaux régionaux ou les quartiers généraux.

Comment peut-on ouvrir un bureau de représentation ?

Depuis le 5 mai 2014, les sociétés étrangères ou non peuvent ouvrir des bureaux de représentation dans l'espace Ohada, et donc en République du Congo. Le bureau de représentation doit être immatriculé au Registre du commerce et du crédit mobilier (RCCM). De manière pratique et à l'instar des conditions qui président à l'ouverture de la succursale, il est possible de suivre une démarche analogue. C'est-à-dire qu'au plan strictement juridique, les pièces et documents suivants sont recevables pour l'ouverture d'un bureau de représentation en République du Congo : copie des statuts de la société

“ Le Congo semble n'avoir pas encore conféré ses lettres de noblesse à cette nouvelle forme d'exploitation économique. ”

mère, copie du Registre de commerce et du Crédit mobilier de la société mère, décision qui autorise l'ouverture du bureau et qui en nomme les représentants légaux. Ces documents doivent être traduits par un traducteur assermenté. Les statuts doivent être soumis à la formalité de l'enregistrement.

Au plan fiscal et social (et en vue de son immatriculation), le requérant doit produire : 2 copies certifiées conformes des statuts de la société mère, 1 copie du Registre de commerce et du crédit mobilier, 2 copies de la résolution du conseil d'administration de la société décidant de l'ouverture du bureau et désignant les représentants légaux, les photocopies des passeports des représentants légaux ainsi que leur filiation, 1 copie

du contrat de bail professionnel, 1 quittance SNE, 1 plan de localisation, droit de dossier (montant fixé par les administrations fiscale et sociale).

Tant que son activité se résume à celles décrites ci-dessus, aucune durée de vie n'est imposée au bureau de représentation. Si l'activité se mue en des opérations commerciales ordinaires, le bureau est tenu de se transformer au moins en succursale. Pour ce faire, une demande de rectification doit être déposée au RCCM dans les trente jours qui suivent le changement de sa situation. A défaut, le bureau peut être radié du RCCM. Mais, au demeurant, nous pouvons affirmer sans risque de nous tromper que le Congo semble n'avoir pas encore conféré ses lettres de noblesse à cette nouvelle forme d'exploitation économique ; et émettons l'ardent souhait que cela devienne une réalité, puisque de manière inévitable, elle contribuera, à la marche ascendante de notre économie. C'est même le lieu de dire avec certitude qu'au regard des « difficultés, abus et insuffisances » que présente l'Autorisation temporaire d'exercer (ATE), cette forme d'exploitation économique n'existant qu'en République du Congo pourrait être facilement substituée par le bureau de représentation ou de liaison.

PAUL KOFFI GOLI,
EXPERT-FISCALISTE INTERNATIONAL

www.cba.associates
BP 4550, Pointe-Noire, République du Congo
Mobile: +242 05 613 82 00 / +242 06 400 78 20/
Email: Taxconsultant1000@gmail.com



EquaFlight

Fly Safe on time

Confort et sérénité
A bord de nos avions
& dans nos terminaux privés.

- Vols réguliers
- Affrètement
- Evacuation sanitaire

«Confort et sérénité»



06 945 70 04 | www.equaflight.com

Révision du loyer dans le bail commercial ou à usage d'habitation : l'essentiel à savoir

Un bail d'immeuble est un contrat selon lequel une partie, appelée le bailleur, confère à une autre partie, appelée le locataire ou preneur, le droit d'usage d'un bien immobilier pour un certain temps, moyennant le versement d'un loyer. Le bail d'immeuble peut être soit professionnel, soit à usage d'habitation.

En République du Congo, le bail professionnel est régi par les dispositions de l'article 103 et suivant de l'Acte uniforme révisé sur le Droit commercial général de l'Ohada¹. Le bail à usage d'habitation, par contre, est réglementé par les dispositions de la loi n° 37-2012 du 12 décembre 2012 portant réglementation de la location à usage d'habitation. Lorsqu'il est conclu, le bail peut faire l'objet de révision au même titre que le loyer qui y est stipulé. La révision du loyer dans le bail doit se faire conformément aux règles qui régissent la révision du bail. Or, bien des fois, cette révision (du loyer) est sujette à des abus et difficultés quoi qu'il existe, en tout état de cause, des règles prévues en la matière. Le présent article vise à apporter des éclaircissements

et informations sur la position du droit sur cette question.

Du principe de la révision du loyer

La révision du contrat de bail ou du loyer est un principe de droit auquel les parties ne peuvent pas déroger par simple convention sans risque de nullité de l'acte juridique lui-même (...). Quelle que soit la nature du contrat de bail (civil ou commercial), il est sujet à révision.

Le Droit commercial général (article 116 de l'Acte uniforme susvisé) prévoit que « *les parties fixent librement le montant du loyer sous réserve des dispositions législatives ou réglementaires applicables. Le loyer est révisable dans les conditions fixées par les parties, ou à défaut, lors de chaque renouvellement* ».

L'article 36 de la loi n° 37-2012 du 12 décembre 2012 portant réglementation de la location à usage d'habitation dispose pour sa part que « *lorsque le contrat de location prévoit la révision du loyer, celle-ci intervient chaque année à la date convenue entre les deux parties, ou à défaut, au terme de chaque année de contrat* ». Au sens de ces dispositions, tout contrat de bail est sujet à révision. La révision du loyer se décide d'accord parties entre le bailleur et le preneur.

Au cas où les parties omettent de définir les conditions de révision du loyer lors de la conclusion du bail, celle-ci se fait à l'expiration de chaque période de deux années (en matière de bail professionnel) et au terme de chaque année de contrat pour le bail à usage d'habitation².

En pratique, il existe une clause standard et générique que les parties insèrent dans les contrats sous la forme suivante : « *Les parties conviennent que le loyer ci-dessus payé sera révisé tous les ans (...) à la date convenue entre les deux parties, ou, à défaut, au terme de chaque année de contrat.* » En tout état de cause, quelle que soit la formule utilisée, la révision du loyer en cours de bail peut se faire à la hausse ou à la baisse suivant les règles en vigueur.

De l'interdiction de la révision unilatérale du loyer

L'article 117 de l'Acte uniforme susvisé prévoit qu'« *à défaut d'accord écrit entre les parties sur le nouveau montant du loyer, la juridiction compétente, statuant à bref délai, est saisie par la partie la plus diligente. Pour fixer le nouveau montant du loyer, la juridiction compétente tient notamment compte des éléments suivants : la situation des locaux, leur superficie, l'état de vétusté, le prix des loyers commerciaux couramment pratiqués dans le voisinage pour des locaux similaires* ».

En pratique, il est courant que le bailleur décide seul et de façon unilatérale la révision (en hausse) du loyer et l'applique au preneur. Pour éviter les abus et être conforme aux dispositions légales en matière de révision de bail, il est convenable que la décision de révision du loyer, le montant de l'augmentation (le cas échéant) ainsi que les modalités de sa mise en œuvre soient prises d'accord parties. Ce qui leur permettrait de tenir compte de plusieurs paramètres lors de ce réajustement afin d'éviter que l'une d'elles soit lésée. En tout état de cause, l'augmentation de loyer doit être consensuelle et justifiée.



De la détermination du montant de l'augmentation de loyer

Lors de la révision du loyer, le problème majeur à régler entre les deux parties est celui de la variation entre l'ancien et le nouveau loyer. En principe, lors de la décision de révision de loyers, il y a un taux qui s'applique. Ce taux doit être référencé et/ou indexé au taux de variation de l'indice du prix des loyers. L'indice du prix des loyers est généralement fixé par arrêté conjoint du ministre en charge des Finances et du ministre du Commerce.

Mais, en l'absence de cet indice, le taux de variation du loyer ne peut pas excéder le taux de variation de la moyenne arithmétique des indices officiels des prix à la consommation des ménages établie par la Direction de la statistique. En référence à cette règle et de manière générale, il existe un seuil de variation (publié dans l'Indice harmonisé des prix à la consommation des ménages) en dessous duquel la révision de loyer ne pourrait avoir lieu.

À défaut des références décrites plus haut, l'on pourrait, en tout état de cause, faire référence aux dispositions de la loi n° 37-2012 du 12 décembre 2012 portant réglementation de la location à usage d'habitation. L'article 37 de cette loi prévoit que l'augmentation du loyer qui résulte d'une clause de révision ne peut excéder 2% du montant initial du loyer par année. Toute révision de loyer à la hausse au-delà de ce taux sera réputée abusive. Elle peut en conséquence être dénoncée et contestée par le preneur devant le tribunal du lieu d'établissement de l'immeuble en cause.

PAUL KOFFI GOLI

(1) Organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des Affaires.

(2) Conformément à l'art. 123 de l'Acte uniforme révisé sur le Droit commercial général et l'art. 36 de la loi n° 37-2012 du 12 décembre 2012 portant réglementation de la location à usage d'habitation.



ELAIS
POINTE-NOIRE

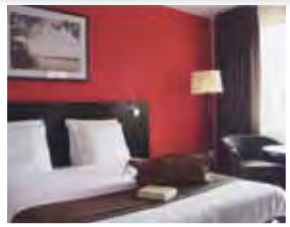
Boulevard Général de Gaulle
BP 790 Pointe Noire – République du Congo
Téléphone + 242 22 294 12 51 / + 242 05 511 84 84
info.pn@hotelelais.com

Elaïs Hôtel ****

2,5 hectares en plein centre des affaires de Pointe-Noire.

191 chambres, dont 24 suites-studios, 4 suites juniors, 1 suite présidentielle et 3 appartements de 2 chambres. La plupart des chambres, décorées avec raffinement, sont orientées vers la piscine ou les jardins.

Restaurant, nouveau bar, piscine, tennis, salle de fitness, salle de séminaire (500 personnes), parking.





La Solution Logistique pour l'industrie du Pétrole et du Gaz dans le Golfe de Guinée et le Bassin du Congo

Créée par Ordonnance Présidentielle dès 1999 le CSP (Centre de Service Pétroliers) ILOGS (Integrated Logistic Services) est seul terminal portuaire entièrement dédié à l'industrie Oil & Gas au Congo. Le CSP ILOGS a connu récemment une redynamisation complète fondée sur :

- i) Une extension de ses infrastructures portuaires dans le cadre du programme EICSP (Extension des infrastructures du CSP) défini par son actionnariat, SNPC (80%) et PAPN (20%)
- ii) Une modernisation de son parc d'engins d'exploitation (plus de 150 engins à ce jour)
- iii) Un accroissement des compétences et une professionnalisation renforcée, axés sur :
 - Un système de management HSE (Culture Sécurité) et Qualité
 - Des formations métiers (Centre de Formation ILOGS Training Center)
 - Une assistance technique dans les domaines du cœur de métier
 - Des partenariats au niveau international

Installation portuaire soumise au code ISPS disposant d'une surface de 40 hectares, le CSP ILOGS offre aux opérateurs pétroliers de la région, à leurs contracteurs subsea et à leurs sous-traitants (Services Pétroliers), des pôles de prestations et services permettant de mener à bien la phase de développement de leurs projets industriels :

✓ SERVICES PORTUAIRES

- Assistance aux navires de service
- Manutention bord
- Terminal à passagers offshore
- Ravitaillement (eau, produits chimiques, gas-oil boue de forage...)

✓ OPERATIONS

- Manutention (CSP, sites offshore et sites on shore)
- Levage (CSP, sites offshore et sites on shore)
- Transport (Convois exceptionnels, Rig move...)

✓ FLOTTE D'ENGINS

- Grues (30 à 450 t)
- Chariots élévateurs (3 à 20 t), Reach Stacker (de 45 t), Nacelles
- Camions tracteurs, Remorques, Remorques extensibles
- Porte chars (75 à 220 t)
- SPMT (Remorques Autopropulsées Modulaires), en partenariat avec SARENS
- Etc...

✓ INGENIERIE & CONSTRUCTION

- Zone de stockage
- Magasins & Bureaux
- Base vie On Shore
- Terre-pleins (Bétonné & Dallé)

✓ LOCATION & MISES A DISPOSITION

- Magasins, Entrepôts, Bureaux
- Terre-pleins (Bétonné & Dallé), Zones de stockage, Zone de travail
- Engins de manutention et de levage avec équipages
- Personnels (homme de pont, gens de mer, électricité, chaudronnerie, soudure)
- Equipements divers (Groupes électrogènes, mats d'éclairage, Baskets...)

✓ AUTRES PRESTATIONS

- Logistique de sites pétroliers et industriels
- Gestion de bases logistiques dédiées
- Accompagnement sur site client
- Gestion de quais
- Passage au pont bascule

✓ PARTENARIAT

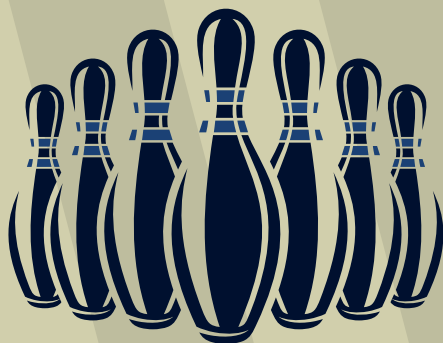
- Partenariat logistique au niveau international



NOUVEAU !
OUVERTURE
PROCHAINE
de votre
Espace Bowling



La Pointa Negrabowl



Venez partager des moments de convivialité entre amis ou en famille à la Pointa NegraBowl le premier Bowling du CONGO. Situé sur l'avenue Marien Gouabi en face du CEG Jean Félix TCHICAYA entre Bollores logistic et l'ADIRAT, la Pointa NegraBowl va vite devenir le passage obligé des soirées Ponténégrines.

Avec ses 600m² dédiés à la détente et aux loisirs, retrouvez vous entre amis ou en famille autour d'une partie de Bowling, de jeu d'évasion dans notre Escape Room et notre simulation de vol à 360°, ou simplement pour écouter un peu de musique dans un cadre design et lumineux. On vous le dit : vous vous laisserez emporter par la magie du lieu.

Que ce soit pour une fringale, une grosse faim ou pour boire un verre, notre bar bistrot vous proposera une carte afro gourmet et gourmande avec une sélection d'en-cas variés préparés sur place par notre Chef.

Fort de leurs trente ans d'expérience dans l'hôtellerie la restauration et les loisirs, Madame Bouiti Loemba et son équipe vous attendront au Pointa NegraBowl lors de son inauguration prochaine. D'ici là, suivez nous sur Facebook et Instagram afin de connaître nos dernières actualités.

A très vite.



Pointa Negra Bowling
Avenue Marien Gouabi
Pointe / Noire CONGO
00 242 06 445 09 16

BRÈVES ÉCO

L'Afrique du Sud fait grise mine

Le Nigeria n'est pas le seul à la peine. La première économie continentale devrait connaître une croissance très faible au terme de l'année 2016, tout juste positive et estimée à 0,2%. Les mauvais résultats du secteur agricole, mais aussi une production d'électricité en berne ont contribué à cette contre-performance, en dépit de la progression du secteur minier, notamment celles du minerai de fer et du platine. La relance observée lors du deuxième trimestre n'a pas suffi à compenser les résultats annuels, et comme un malheur n'arrive jamais seul, le pays va aussi devoir trouver des solutions à une hausse du chômage considérable, estimée à 27%, soit le plus fort taux enregistré depuis plus de dix ans.

Une possible sortie de crise pour la filière hévéicole

Les producteurs d'hévéa se souviennent avec nostalgie de la période où les cours enregistraient des records, notamment entre 2009 et 2011. Depuis, la filière a connu bien des soucis sur les marchés internationaux. Un souci particulier pour la Côte d'Ivoire qui, à elle seule, totalise 60% de cette production en Afrique. L'année 2017 devrait cependant coïncider avec une relance de cette filière grâce à une demande en hausse, notamment en Asie où l'hévéa est utilisé pour des usages non conventionnels, comme par exemple dans la composition du bitume pour les revêtements routiers. En outre, la progression globale du secteur de l'automobile est un autre facteur encourageant compte tenu de ses besoins en caoutchouc dans la production des pneumatiques.

**Un plaidoyer pour la croissance en Afrique**

Le Sénat économique est un *think tank* (groupe de réflexion) allemand. Son président, Franz Josef Radermacher, croit fermement à la possibilité d'éradiquer la pauvreté en Afrique et de créer massivement des emplois pour les jeunes sur le continent. Il chiffre à 120 milliards d'euros le montant de ce que d'aucuns ont déjà qualifié de Plan Marshall pour l'Afrique. Un montant qui permettrait de créer de nouveaux ressorts de croissance et qui impacterait l'ensemble de l'activité économique mondiale. Pour rendre ces fonds disponibles, il suggère qu'ils soient levés sur les marchés des capitaux et injectés dans le développement des infrastructures et le secteur industriel. Une préconisation qui, de l'aveu de son initiateur, s'inscrit aussi comme un moyen de réguler la crise des migrants qui concerne aussi l'espace européen.

**Alerte à la surpêche en Afrique de l'Ouest**

De nombreuses ressources halieutiques sont menacées dans l'ensemble des océans de la planète en raison d'une surexploitation. C'est particulièrement le cas en Afrique de l'Ouest où la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (Cnuced) vient de tirer un nouveau signal d'alarme, pointant notamment la responsabilité de certaines grosses entreprises d'Etat, notamment chinoises, accusées d'actes de pêche illicites. En cause, la falsification des tonnages bruts, le détournement des autorisations, ou encore la pêche dans des eaux interdites. Cette surexploitation pénalise aussi les emplois liés à la pêche artisanale. Le rapport alerte par ailleurs les conséquences d'une pénurie de poissons dans des pays où les protéines de poisson sont très présentes dans l'alimentation, notamment au Ghana, en Sierra Leone ou encore en Gambie.

AIRFRANCE 

FRANCE IS IN THE AIR

ICI TOUT TOURNE AUTOUR DE VOUS
Soyez au centre de toutes nos attentions : bienvenue dans notre classe Business.

AIRFRANCE KLM WWW.AIRFRANCE.CG

Bralico : une nouvelle brasserie-limonaderie sur le marché des boissons au Congo

« Depuis la fondation de Castel en 1949, notre famille a toujours poursuivi le même objectif, celui de satisfaire ses clients et ses consommateurs, en proposant des gammes de produits de qualité à des prix raisonnables. » Cet engagement, Pierre Castel, président fondateur du Groupe éponyme, le renouvelle chaque jour avec ardeur, passion, volonté et pragmatisme, au service des consommateurs de vin, de bière et boissons gazeuses.

Le Groupe Castel est aujourd'hui le premier producteur et exportateur de vin français, le premier brasseur de bière en Afrique francophone et le deuxième sur le continent africain avec 80 usines. Tout commence au milieu de la décennie 60 quand, au cours d'un voyage d'affaires au Gabon, le négociant en vin Pierre Castel s'est rendu compte, en analysant le marché africain, que le vin était assez peu connu et qu'il n'avait pas encore l'aura qui sera la sienne bien plus tard. De surcroît, faute d'avoir une classe moyenne suffisante, le pouvoir d'achat était encore faible pour cette gamme de produit.

La bière, en revanche, est déjà très demandée à cette époque et le marché favorable au développement d'une activité brassicole. L'homme au parcours plutôt viticole saisit alors cette opportunité et devient brasseur de bière en montant sa première brasserie à Libreville. La Sobraga ouvre ses portes en 1965. C'est un succès, qui entraînera l'ouverture d'une deuxième usine à Franceville, une troisième à Lubumbashi en RDC, puis une suivante à Mouila, toujours au Gabon, et enfin dans pratiquement tous les pays d'Afrique centrale et de l'Ouest.

Ainsi, d'année en année, de montage en montage, sur la base de l'expérience du groupe familial et avec l'appui d'experts brassicoles, Castel s'est développé sur plusieurs pays africains. Notamment après avoir racheté les Brasseries Glacières Internationales (BGI) qui étaient déjà présentes dans sept pays francophones d'Afrique de l'Ouest. Grâce à ce rachat, le nombre d'usines a décuplé et la présence du groupe sur le continent africain s'est accrue. Une implantation en République du Congo apparut alors comme une évidence.

L'implantation du groupe Castel au Congo

Loin de rester sur ses acquis, le Groupe Castel a donc continué de s'étendre sur le continent, saisissant l'opportunité de s'installer au Congo-Brazzaville en juin 2015, en rachetant les Brasseries et Limonaderies du Congo (Bralico) intégrées ainsi au prestigieux cercle Castel. L'usine de Bralico est située à Vindoulou, à la sortie nord-est de Pointe-Noire, sur la route nationale n°1. En effet, Bralico a démarré ses activités au Congo en janvier 2014 en construisant une nouvelle usine dans la zone industrielle de Vindoulou, d'une capacité de brassage de près d'un million d'hectolitres. Son démarrage a rencontré quelques obstacles sur le marché, ce qui lui a valu des débuts périlleux. Elle s'est appuyée, à l'époque, sur le

fleuron de ses marques, la bière Stärk, une bière premium de qualité supérieure, faite en 100% malt avec une fine sélection de houblons aromatiques. Elle représente encore aujourd'hui l'un des succès de la société. Elle a par ailleurs été récompensée à « Monde Sélection », à Bruxelles en 2016, par une médaille d'or pour sa qualité exceptionnelle reconnue. Mais aux côtés de la Stärk, Bralico produit également une autre gamme de bières faite à base de malt et de maïs : Nzoko Original, Nzoko Export



L'usine de Bralico, à Vindoulou.

et Black. Deux de ces trois produits ne parviennent pas à s'imposer sur le marché local. La Black, quant à elle, a été revue en 100% malt. La gamme de boissons gazeuses Suko et Mboka Cola, deux marques locales, n'ont pas pu être soutenues efficacement non plus et ont disparu du panel des produits.

Un marketing efficace

En reprenant Bralico, le Groupe Castel a nommé à la tête de cette société Monsieur Frédéric Feraille, qui a la lourde tâche de marquer Bralico de l'empreinte du Groupe Castel, tant sur le plan de la qualité des produits que sur le plan managérial. En clair, le défi principal à relever est d'inscrire les produits du Groupe Castel dans un marché concurrentiel. Quand on demande à Frédéric Feraille ce qui avait empêché l'entreprise de prendre son envol, le DG explique : « Le grand tournant de l'histoire de Bralico, c'est que la société a eu du mal à trouver sa voie et à se faire une place sur un marché occupé depuis des décennies par un concurrent, avec des bières déjà connues. En dehors de la Stärk qui a connu succès phénoménal,

Bralico n'avait pas pu trouver le créneau idéal pour proposer aux consommateurs des nouveautés qui plaisent. La Nzoko Export et la Nzoko Originale étaient faites en bouteille de 65 cl et dans une gamme de prix identiques à la concurrence, avec un produit brassé au malt et au maïs comme les bières déjà fabriquées dans le pays. Bralico s'est trouvée alors en position de recherche de partenaires et c'est ainsi que le groupe Castel est venu apporter son expertise », poursuit Frédéric Feraille.



Pierre Castel.

Il s'agit de la bière brune Doppel Munich, la Castel Beer et la 33 Export. Castel a donc apporté une vision panafricaine au positionnement de Bralico au Congo et lui a permis de se métamorphoser grâce au savoir-faire, à l'expérience et aux exigences qu'entretient le Groupe Castel à travers le continent.

Les aléas du marché

Le marché congolais de la bière est d'une capacité globale de 2 millions d'hectolitres. Sur une population de 4,5 millions d'habitants, la consommation moyenne de bière au Congo s'élève à 50 litres de bière par habitant et par an. Si on ne prend en compte que les adultes, soit à peu près la moitié de la population, cela ferait environ 100 litres de bières par an par consommateurs. Indicateur marquant, en un an à peine, Bralico a conquis 10% du marché. Et la croissance se poursuit.

Il se trouve malheureusement que le Groupe Castel est arrivé au Congo dans un environnement économique très difficile, caractérisé par la chute du cours du baril de pétrole, principal contributeur au PIB du Congo. Ainsi, pour ce nouveau venu, prendre des parts de marché se fait au détriment des parts de la concurrence, alors que dans un environnement favorable, l'un continuerait à se développer pendant que l'autre prendrait des parts libres du marché.

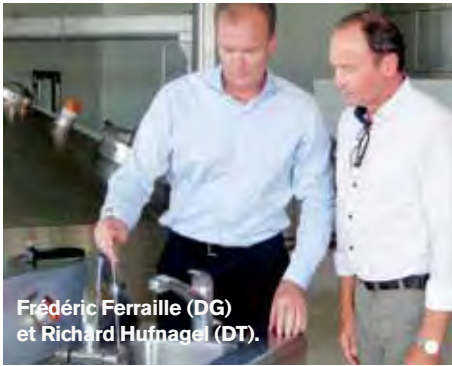
Par ailleurs, le marché de la bière au Congo est aussi caractérisé par le fait que les points de grande consommation sont forcément concentrés sur les grandes villes que sont Brazzaville, Dolisie et Pointe-Noire. Comme les brasseries fonctionnent avec des emballages consignés, ceux-ci doivent revenir évidemment à vide au lieu de production. Ce principe de consignation de bouteilles permet de pratiquer des prix raisonnables et justes pour le consommateur au regard des bières importées qui utilisent des emballages jetables et achetés pour chaque consommation.

Des défis à relever

Pour Frédéric Feraille, un autre grand défi est de remplir les capacités de l'usine. Bralico a

Le Groupe Castel, qui était déjà présent, avec succès, dans tous les pays d'Afrique de l'Ouest et centrale, a donc trouvé l'opportunité d'être présent au Congo-Brazzaville et de pouvoir ainsi y introduire sa gamme de produits, dans un pays d'ailleurs fortement demandeur de nouveautés aux standards internationaux. « Nous mettons l'accent sur la qualité de la bière. Le positionnement de Castel chez Bralico, en reprenant le management, est de ramener son savoir-faire et les recettes du Groupe dans ce pays et de pouvoir dès lors ouvrir aux yeux des consommateurs congolais une panoplie de produits qui se faisaient jusque-là ailleurs », dit Frédéric Feraille.

Ainsi, outre la Stärk et la Black Nzoko qui ont été conservées par le groupe, Castel a introduit une partie de sa gamme de bières panafricaines répondant à des normes spécifiques internationales, et surtout à des spécificités de recettes de bière goulue. En d'autres termes, le Groupe Castel a apporté en production locale et à des prix locaux des bières de renommée internationale, faites sous licence au Congo. Un avantage considérable.



Frédéric Ferraille (DG)
et Richard Hufnagel (DT).

une capacité d'un million d'hectolitres. Ce qui veut dire qu'elle a les capacités de couvrir 50% du marché congolais. Il lui faut alors rapidement se développer, trouver une place de choix auprès des consommateurs avec l'espoir que l'environnement économique s'améliore. Car actuellement, les capacités réunies des deux brasseries de la place sont supérieures à la demande. L'autre défi pour le Groupe Castel au Congo, c'est de pouvoir être présent sur l'ensemble du territoire national. Envisager donc un déploiement de la distribution sur l'intérieur, alors que ses boissons sont déjà présentes à Brazzaville, Dolisie, Nkayi et Oyo par la distribution. « *Nous avons à Oyo, vers le nord du pays, une usine dont la construction est pratiquement terminée. Nous devons y installer les équipements de production. Mais comme nos capacités ne sont pas encore rentabilisées ni remplies ici à Pointe-Noire, vous comprenez qu'il est économiquement difficile d'aller lancer une autre usine à Oyo. Il nous faut donc rapidement monter en puissance sur l'usine de Vindoulou, ici, à Pointe-Noire, pour pouvoir fi-*

naliser nos investissements dans notre usine d'Oyo afin d'alimenter le nord du pays. Ensuite, envisager l'implantation à Brazzaville si les conditions économiques et financières sont réunies », explique le DG de Bralico. Il est également envisagé à moyen-terme de relancer la production de boissons gazeuses. Mais Bralico est aussi confrontée à d'autres difficultés dont la résolution ne relève pas, hélas, de la bonne volonté de son DG, encore moins de celle de Pierre Castel lui-même. Sur l'acheminement des matières premières par exemple, la direction de Bralico déplore les coûts élevés pour l'arrivée de la marchandise au Port autonome de Pointe-Noire, en comparaison avec les ports voisins de Luanda ou de Libreville par exemple. En revanche, sur le territoire national, la direction de Bralico salue les efforts de l'Etat qui a amélioré les conditions de transport entre Pointe-Noire et Brazzaville, jusqu'à Ouesso. Néanmoins, au niveau urbain, des efforts restent à fournir, puisque pour acheminer les matières premières du port jusqu'à l'usine de Vindoulou, deux heures sont nécessaires pour parcourir 20 km ! C'est-à-dire quasiment autant de temps que pour acheminer la production de Vindoulou à Dolisie sur 160 km.

Bralico poursuit toutefois sa croissance. « *La success story vient du fait que nous avons aujourd'hui une usine qui tourne bien, avec des produits très appréciés, malgré un environnement économique difficile. Il nous faut être prêts à pouvoir répondre à la demande lorsqu'elle sera croissante, quand l'environnement macro-économique du Congo s'améliorera* », affirme le DG. Bralico c'est actuellement 200 emplois directs, 180 inté-

maires auxquels il faut ajouter des stagiaires. L'industrie brassicole étant en plein essor au Congo, elle ouvre aussi les portes d'un bel avenir pour tout service de prestation indus-

trielle du secteur, qui souhaiterait se développer au Congo (verrière, etc.).

JEAN BANZOUZI MALONGA

Alice Conseil International : une expertise reconnue

Conseil juridique, administratif et social, Alice Conseil International (ACI), est un cabinet spécialisé dans le droit du travail, le recrutement, la sécurité sociale, la gestion du personnel et des ressources humaines, le management des organisations administratives.

Créé en 1994, Alice Conseil International est dirigé par M. François Bélé-Toko, un administrateur du travail, ancien directeur des études et de la planification au ministère du Travail, ancien directeur du Travail de Pointe-Noire et ancien manager administration ressources humaines Central West Afrique à Halliburton. Il est appuyé par une équipe de juristes, doublée de compétences en gestion des ressources humaines et science des organisations.

Dans le cadre de sa collaboration avec Unicongo, le cabinet a contribué à la révision du code du travail de 1996, la rédaction de la première convention collective spécifique des entreprises de recherche et production d'hydrocarbures, la rédaction de la convention collective des entreprises de services

pétroliers. ACI a été associée notamment au traitement du volet social de la privatisation des entreprises d'État, la restructuration de plusieurs entreprises, l'assistance et le conseil à l'élaboration des plans sociaux. Plusieurs projets sont en cours d'élaboration, à l'instar de la création d'un centre de traitement de paie, d'un centre d'appui à la gestion de l'activité d'intérim, et la parution prochaine de « L'expert », bimensuel devant répondre aux besoins des employeurs en fournissant des outils pratiques pour une gestion efficace de leurs problèmes en droit du travail, gestion du personnel et des ressources humaines, et une mise en œuvre adéquate de leur politique dans ces domaines.

SERGE PATRICK SONGA

Le distributeur officiel

 **KÄRCHER**




 **Bernabé**

Tel : 00242 22 294 04 12

Email : commercial-cng@bernabeafrique.com

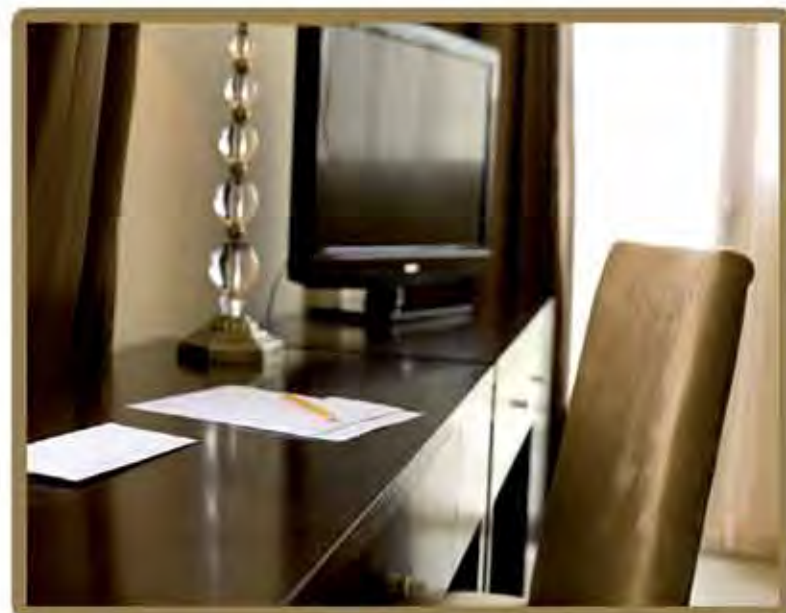
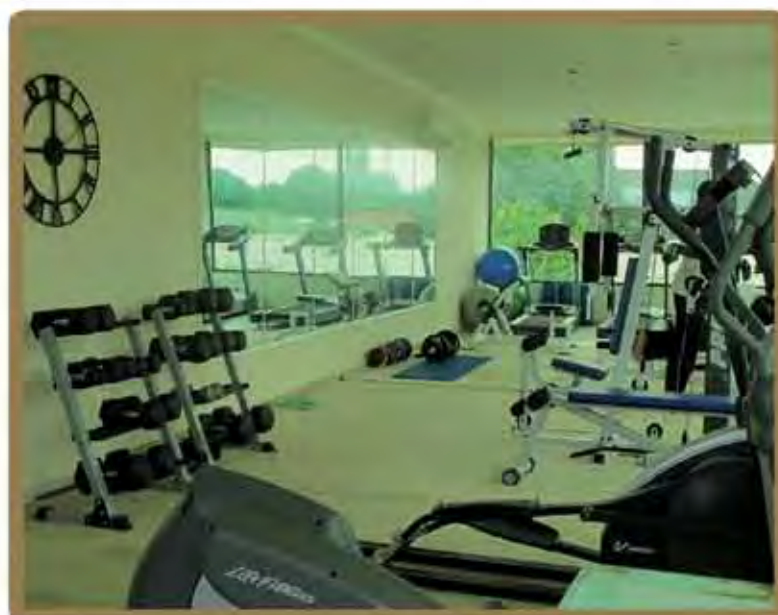
AluCongo, Avenue Marien Nguabi, KM 4, Pointe-Noire. BP 1105

 www.bernabeafrique.com

M
MIKHAEL'S
HOTEL



“UN RÊVE SANS ÉTOILES
EST UN RÊVE OUBLIÉ.”



67, Avenue Nelson Mandela | B.P.: 14507 Brazzaville, République du Congo
Tel: +242 05 366 66 60 | info@mikhaelshotel.com | www.mikhaelshotel.com

Transports

« En dépit de la crise, nous avons espoir que le secteur des transports connaisse encore une embellie »

Entretien avec Alphonse Obambi-Itoua, président de la fédération Transports et Transit d'Unicongo



Pouvez-vous dresser un état des lieux du secteur des transports dans son évolution de ces deux dernières années ?

Faire un état des lieux du secteur des transports au Congo me paraît ambitieux, d'autant plus que cela est du ressort des spécialistes qui, en principe, devraient chaque année nous sortir un bilan qui nous permettrait d'apprécier l'évolution du secteur. Cependant, je peux aborder la question en qualité d'usager professionnel de ce secteur et apprécier chaque mode de transport en fonction de son évolution, telle que je l'ai perçue ces deux dernières années. Les années 2014 et 2015 – et particulièrement 2014 – sont des années où le secteur des transports au Congo a connu, dans tous les domaines, des avancées significatives, particulièrement en termes d'infrastructures.

Profitant de la construction des infrastructures de base, le secteur des transports congolais a connu un développement remarquable ces deux dernières années. Malheureusement, cet élan a été de courte durée du fait de la crise économique liée à la chute des cours du baril de pétrole. Alphonse Obambi-Itoua, président de la fédération Transports et Transit d'Unicongo et docteur ingénieur économiste des transports, nous en dit plus sur le bilan et les perspectives de ce secteur.

En commençant par le Port autonome de Pointe-Noire (PAPN), on peut dire que fin 2013 et début 2014 ont été une période où le PAPN a pratiquement porté à terme son plan d'investissements prioritaires, qui a connu la réalisation de plusieurs projets. Principalement la fin des travaux de reconstruction des quais et l'installation de portiques qui ont permis l'amélioration des cadences de chargement et déchargement des navires, ainsi que le terminal à conteneurs dont le Groupe Bolloré est concessionnaire, en actionnariat avec les principaux opérateurs historiques au PAPN et les armateurs. On note que le port est dorénavant capable de recevoir des navires de grandes capacités et à fort tirant d'eau, qui font maintenant escale à Pointe-Noire. Le port a donc accru ses activités en termes de transbordements. Les marchandises destinées aux autres pays de la sous-région et qui passent par Pointe-Noire ont constitué plus de 70% du trafic du PAPN. Ce qui est une belle performance.

Quel est le bilan du transport maritime ?

Le trafic de conteneurs a suivi la tendance à la baisse de l'économie du pays au début de l'année 2015. Le trafic d'importation a diminué de 17% sous l'effet

d'un affaiblissement du marché local et de la stagnation des projets financés par le gouvernement. Les exportations hors pétrole, qui ne représentent qu'environ le dixième du volume total, ont progressé de 29%, principalement grâce à l'augmentation du volume de bois provenant du nord du pays.

« Le secteur des transports est créateur de richesse et d'emplois mais nécessite de forts investissements. »

Il faut relever que les autres ports de la sous-région ont commencé en 2015 à affiner leur stratégie de récupération d'une partie du trafic en transbordement passant auparavant par Pointe-Noire. Les ports de Lomé, de Cotonou et, plus près de chez nous, les ports de Luanda et Douala ont récupéré progressivement le trafic en

transbordement à Pointe-Noire. Un grand armateur comme Nile Dutch a cessé de faire le transbordement à Pointe-Noire en faveur de Luanda. En plus, pointe à l'horizon de cet espace concurrentiel le port de Kribi au Cameroun dont l'entrée en activité est imminente. En conséquence de tout cela, le nombre de touchées en termes d'escale a diminué. Cette diminution s'est accentuée avec l'arrivée de navires de plus en plus grands, favorisant un système de SLOT où plusieurs armateurs chargent leurs conteneurs dans un seul navire. Le déclin des taux de fret combiné à des coûts opér-

rationnels élevés a conduit les compagnies maritimes à des pertes d'exploitation.

Qu'en est-il du côté du transport terrestre ?

Ces dernières années ont vu le Congo entrer dans une phase importante de développement du transport terrestre avec l'achèvement de la construction d'une bonne partie des grands axes routiers. La route est devenue l'un des principaux moyens de transport de ce pays, principalement, la route Pointe-Noire/Brazzaville via Dolisie, et ensuite Brazzaville-Ouesso jusqu'à la frontière du Cameroun, ainsi que la route qui va jusqu'à Lékéti à la frontière du Gabon. Ce qui veut dire qu'au plan infrastructurel beaucoup d'avancées sont faites, qui ont considérablement boosté le transport terrestre, avec l'émergence d'un secteur de transport routier important qui, du coup, exerce une concurrence active envers les autres moyens de transports que sont l'aérien et le ferroviaire. Une partie importante du fret qui auparavant passait par le CFCO emprunte désormais la route.

Et en ce qui concerne le transport aérien ?

En 2014 et 2015, celui-ci a connu son évolution en termes de modernité, avec la fin de la construction des aéroports de Brazzaville et de Pointe-Noire, ainsi que les aéroports secondaires au niveau de chaque département. Cependant, toujours en rapport avec la crise économique, le fret aérien a connu une baisse en 2015 par rapport à 2014 d'au moins 21,3%. Le trafic a régressé de 9% à Brazzaville et de 29,6% à Pointe-Noire. Le trafic d'Air France Cargo (17% du trafic global) représente en import : 1 609 tonnes (BZV) et 2 449 tonnes (PNR). A l'export, il a été de 387 tonnes (BZV) et 394 tonnes (PNR). Le nombre de passagers commerciaux au total (arrivées/départs) a baissé sur BZV de -25%, et sur PNR de -22% de janvier à octobre 2016. Le nombre de vols a également baissé avec la suspension des vols Ecair que nous déplorons, avec l'espoir que cette société va reprendre ses activités très rapidement. De même, nous attendons toujours la mise en service de la nouvelle aérogare de Pointe-Noire qui a déjà été inaugurée.

Un mot enfin sur les transports ferroviaires et fluviaux ?

Le transport ferroviaire a connu une petite embellie au début de l'année 2014, période au cours de laquelle le CFCO a pu se concentrer sur le transport lourd. Malheureusement, cette embellie n'a pu durer longtemps du fait des problèmes d'insuffisance de matériels, de l'état de la voie, etc. Et les problèmes de conjoncture politique actuelle ne font qu'empirer les choses, faisant perdre à ce mode de transport beaucoup de sa capacité de fonctionnement (voir l'article sur le CFCO). Toutefois, nous pensons que dans cet espace concurrentiel de transport multimodal qui est en train de se développer, le CFCO occupe une place de choix du fait de sa spécificité, liée à sa capacité de transport que les autres modes n'ont pas. Le CFCO peut donc tirer son épingle du jeu si les conditions sont réunies.

De même, des actions de développement du secteur des transports fluviaux ont été menées par l'autorité publique ces dernières années. Comme au port de Pointe-Noire, le gouvernement a initié la mise en concession des services de manutention du port fluvial de Brazzaville. Une nouvelle société de manutention a été créée dans ce sens, en partenariat avec le Groupe Nécotrans. Nous attendons de profiter des bienfaits de cette mise en concession. Notre objectif est de voir le retour du trafic centrafricain grâce à l'amélioration de la navigabilité des fleuves Congo et Oubangui et de capter au maximum le trafic de la RDC via Brazzaville. Tel est l'état des lieux qu'on

peut dresser sur le secteur des transports. Du fait de la conjoncture économique peu favorable, les professionnels des transports n'ont malheureusement pas longtemps profité de l'amélioration des infrastructures récemment construites. Ainsi, depuis le début de l'année 2015, nous enregistrons de forte baisse de trafic, ce qui plonge aujourd'hui le secteur des transports dans la morosité.

Quels sont les problèmes auxquels le secteur des transports est confronté ?

L'évolution et la modernisation du secteur des transports imposent une amélioration structurelle de l'ensemble du système des transports congolais. Il y a par exemple le problème fondamental de l'adaptation du fonctionnement de nos administrations publiques à l'évolution de nos activités ou à la modernité. Je fais allusion aux services de douane, du commerce, phytosanitaires, du Guot, etc. Les entreprises privées de notre secteur (transporteurs, accoage, transitaires, services de messagerie, etc.) travaillent de 7h30 à 18h, alors que les différentes administrations publiques qui interviennent le long de la chaîne de transport s'arrêtent à 14h. On passe alors au TEL (travail extra-légal), qui est une solution très onéreuse. Ce qui n'arrange en rien notre profession qui subit des surcoûts des lourdeurs des

“ Il faut penser à ce que j'appelle l'équilibrage des flux de transports. Jusque-là, le secteur des transports a fonctionné dans notre pays sur la seule base du flux import. ”

administrations publiques. Il faudra donc adapter le fonctionnement de nos administrations publiques à la réalité qui voudrait que dans un port on puisse travailler 24h/24h, en ayant la possibilité de sortir la marchandise au moins jusqu'à 18h, et même de nuit pour certains types de marchandises. La question de la réduction des délais et des coûts de passage portuaire nous préoccupe énormément. Un comité de pilotage travaille sur ce sujet depuis plusieurs mois déjà. Nous attendons l'aboutissement des résolutions prises par ce comité au fur et à mesure de ses réunions.

En ce qui concerne le transport routier, ce sont plutôt des problèmes liés à l'offre et la demande de transport. Du fait de l'amélioration des routes, beaucoup de sociétés s'étaient créées pour saisir les opportunités induites par la route. D'où une augmentation de l'offre de transport routier. Malheureusement, cela tombe au moment où la demande est faible et, du coup, les prix du transport ont chuté. C'est cela la loi du marché. De nombreuses sociétés qui avaient lourdement investi dans l'acquisition de véhicules de transport pour exploiter la route peinent aujourd'hui à rentabiliser leurs investissements. Et la crise actuelle dans le Pool n'arrange en rien les choses. Elle occasionne des manques à gagner pour les transporteurs qui sont contraints de faire convoier certains frets, notamment les citernes, par les forces armées. Hélas, à la charge du transporteur.

Par ailleurs, même si nous sommes dans un système de marché libre, je crois qu'il y a lieu de réguler ce marché du transport routier pour qu'à l'instar du transport maritime il y ait une réglementation claire et strictement appliquée. Quel type de transport pour quels types de marchandises ? Comment organiser les sociétés de transport routier, tant pour les marchandises que les voyageurs ? Comment réglementer ce secteur afin d'éviter une concurrence déloyale ? Etc. Ce sont autant de questions que les pouvoirs publics devraient résoudre.

Qu'en est-il du transport transfrontalier ?

La construction des routes a occasionné une véritable concurrence entre les transporteurs du Congo et ceux des pays voisins. Ce qui est normal. Malheureusement on constate qu'il se pose un problème d'équilibre de fret. Au départ du Cameroun, par exemple, il y a du fret (produits vivriers) à transporter à destination du Congo. Mais dans le sens in-

verse il n'y a pas d'offre de fret au départ du Congo. Il est difficile pour un transporteur congolais d'aller à vide chercher des produits au Cameroun où il y a déjà des transporteurs qui vont les acheminer sur le Congo. Et même pour les transporteurs camerounais qui arrivent au Congo, ils repartent presque à vide. Ce qui n'est pas économiquement rentable et affecte à la hausse les coûts.

Il y a le fret de bois du Nord-Congo à transporter jusqu'au port de Pointe-Noire. Mais là aussi, il y a un problème de coût de revient du fait de la distance à parcourir, en comparaison avec le port de Douala, et bientôt de Kribi. N'empêche, il y a quand même quelques exploitants forestiers congolais et des transporteurs qui emmènent leur bois du Nord-Congo jusqu'au port de Pointe-Noire. Je crois qu'à ce niveau il y a une régulation à établir dans le transport au sein de la Cematic à travers une politique commune des transports.

Quelles sont les perspectives du secteur des transports dans les prochaines années ?

Les perspectives de notre secteur d'activités dépendent de l'évolution de la situation économique du pays. Je suis optimiste, la crise économique va passer, la reprise économique sera de retour et elle passe par la relance des grands travaux de l'industrialisation du Congo. Le trafic va reprendre une fois la crise économique maîtrisée. C'est une situation mondiale ou internationale qui ne dépend pas que du Congo. Nous avons espoir que le secteur des transports connaisse encore une embellie. L'importance d'un secteur des transports performant, tant au plan des infrastructures que des superstructures, n'est plus à démontrer pour le développement du Congo. Ces dernières années, l'Etat congolais a beaucoup investi dans le domaine des routes, ports, aéroports, à la grande satisfaction des entreprises exerçant dans ce secteur et des usagers. Beaucoup reste à faire, et particulièrement dans la recherche de meilleures performances liant les temps et les coûts de transport, afin de rendre compétitifs nos opérateurs.

Il faut maintenant penser à ce que j'appelle l'équilibrage des flux de transports. Jusque-là, le secteur des transports a fonctionné dans notre pays sur la seule base du flux import. Ce qui n'est pas favorable en termes de balance de paiement et d'autres paramètres macroéconomiques. Il faut donc développer le flux du trafic à l'export, cela passe par la diversification de la production. Tous ces conteneurs qui nous arrivent pleins ne repartiraient pas vides si une offre à l'exportation était développée.

Au-delà du flux export, il y a un trafic interne de marchandises qui pourrait se développer si les différents départements de notre pays développaient les spécialisations de productions qu'elles avaient auparavant. Avec le développement du secteur agro-industriel par exemple, différents produits partiraient d'un département à un autre grâce aux infrastructures en construction, et au profit du secteur des transports.

Avez-vous un souhait, une pensée ?

Récemment, nous avons reçu à Unicongo une délégation de la Banque mondiale venue dans le cadre du Pade 2 (Projet d'appui à la diversification de l'économie). Les experts nous ont rassurés que dans cette deuxième phase, un accent particulier sera mis sur le secteur des transports. Nous leur avons rappelé que c'est un secteur qui nécessite de très fortes capacités d'investissements. Les portes-chars, les grumiers, les remorqueurs sont des matériels qui coûtent excessivement chers. Il faudrait donc que l'appui de la Banque mondiale dans le cadre du Pade 2 soit substantiel. Que cela se fasse avec les spécialistes, les professionnels du transport. Ce secteur est créateur de richesse et d'emplois.

Activités portuaires

Les enjeux de la réduction des coûts et temps de passage portuaire



Les coûts résultant des services des acconiers

Ces coûts sont-ils comparables à ceux des autres ports ? Ces coûts impactent tant le navire (manutention bord) que la marchandise (manutention terre, stockage et livraison). Les acconiers ont aussi lourdement investi pour atteindre les performances actuelles en termes de durée de chargement et déchargement des navires, et en capacité de livraison en zone urbaine et au-delà... Mais leur retour sur investissements doit-il être immédiat ? les performances atteintes ne doivent-elles pas susciter des économies d'échelle dans les coûts d'exploitation et diminuer relativement les prix des prestations ?

Les droits des douanes et taxes indirects

Ils ont leur poids dans les coûts de passage portuaire. Sont-ils les mêmes dans les autres pays de la Cemac ? Peut-on les comparer aux droits et taxes de douane

La question de la réduction des délais et des coûts de passage portuaire préoccupe énormément les usagers du Port autonome de Pointe-Noire. Un comité de pilotage présidé par le DG du port, composé du DG des Douanes et droits indirects et du DG de la Marine marchande, travaille sur ce sujet depuis plusieurs mois déjà. Ce comité est aidé par un cabinet international expert en la matière, qui a reçu un financement de l'Agence française de développement. Quelles sont les attentes vis-à-vis de ce comité de pilotage ? Alphonse Obambi-Itoua livre ses préoccupations dans nos colonnes.

Au-delà de l'aspect primordial de la réduction des coûts et du temps du passage portuaire, se pose la question de la compétitivité du Port autonome de Pointe-Noire qui est en concurrence avec les autres ports de la sous-région de l'Afrique, en tant que hub portuaire. Mais il y a aussi, à travers ces deux paramètres coûts/temps de passage portuaire, l'image du Congo dans le Doing Business... L'indice du temps de passage portuaire au port de Pointe-Noire est jugé trop long (20 à 25 jours en moyenne), alors qu'il est en dessous de 10 jours dans certains ports africains et en dessous de 5 jours en Europe.

Il y a donc des handicaps à lever, tant au plan administratif que technologique : la multiplicité des contrôles, le manque d'interconnexion informatique, l'absence d'un véritable Guichet unique, etc. L'indice des coûts de passage portuaire est élevé, donnant à notre système portuaire la réputation d'être très cher. A ce niveau, il faut clairement identifier les facteurs opérationnels et les éléments qui influencent cette cherté.

Le fret maritime

Est-il élevé par rapport aux autres ports de la sous-région ? Au-delà des facteurs tels que le taux de remplissage des navires

et les coûts de carburant, existe-t-il dans les autres ports les mêmes charges aux navires que chez nous (diverses taxes et redevances venant de plusieurs administrations publiques) ?

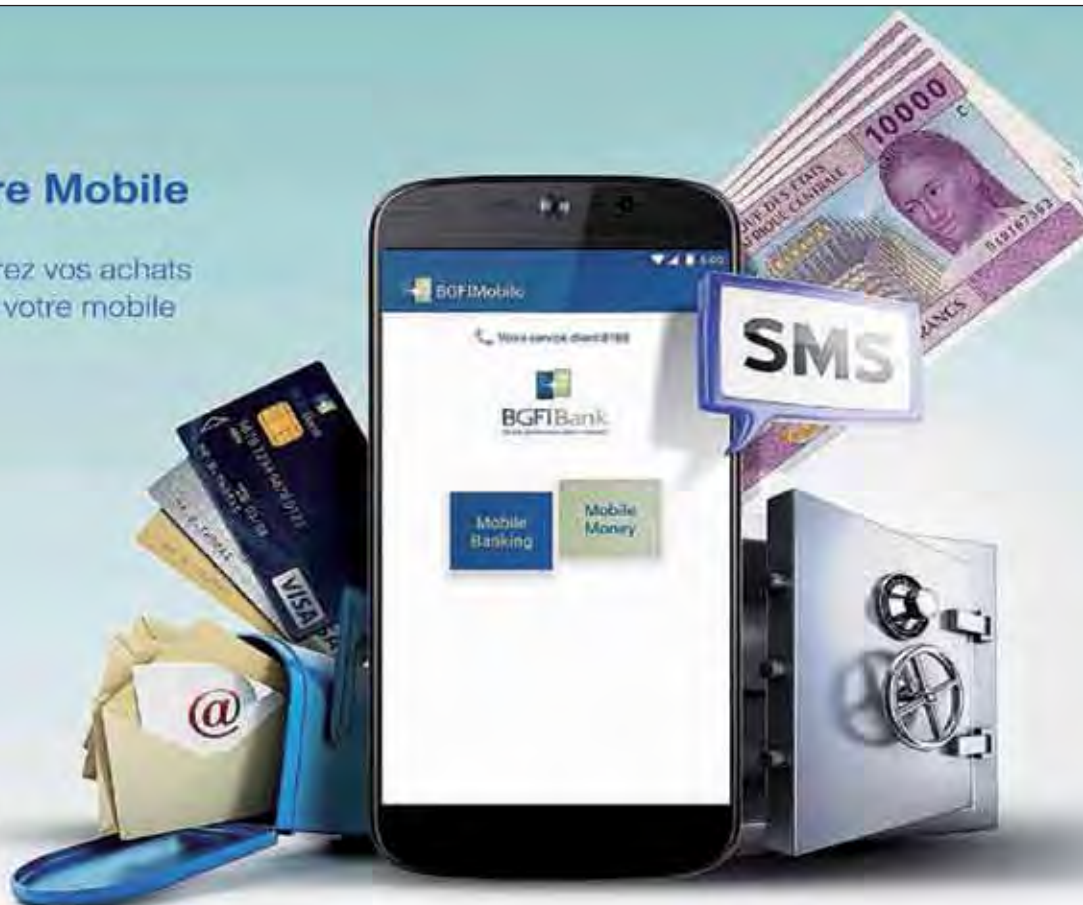
Les taxes et redevances portuaires

Elles sont fixées par l'autorité portuaire et ont une influence tant sur le navire (fret maritime) que sur la marchandise. Le port a certes fortement investi ces dernières années. Mais doit-il s'attendre à un retour sur investissement rapide par des coûts élevés ? Ou plutôt devrait-il trouver un système lui permettant d'être attractif et de gagner sur les volumes ?

BGFIMobile

La banque dans votre Mobile

Souscrivez à BGFIMobile et gérez vos achats et opérations bancaires depuis votre mobile sans vous déplacer



Ecoute - Qualité - Client

Tél.: 81 88

Email : eqocongo@bgfi.com

www.groupebgfibank.com

BGFIBank
Votre partenaire pour l'avenir

des autres communautés économiques de l'Afrique de l'Ouest et de l'Est ? Quelle politique douanière nous faut-il mettre en œuvre pour booster l'économie et favoriser l'importation et l'exportation ?

Les honoraires des commissionnaires agréés en douane

Ils sont à prendre en compte dans le calcul du coût de passage portuaire et aéroportuaire. Quelle maîtrise avons-nous sur la fixation des prix dans le domaine ? Aujourd'hui se confrontent les concepts de libéralisme du marché dans la fixation des prix et le soi-disant danger de l'interventionnisme public sur la fixation des prix des services.

Devant les défis qui sont les nôtres pour la compétitivité, la diversification de l'économie nationale et le rôle du secteur des transports dans cette diversification, une profonde analyse des coûts des facteurs s'impose, avec une meilleure lisibilité, et surtout du courage pour prendre les décisions nécessaires. N'est-il pas temps de penser à une autorité de régulation des prix des services portuaires et aéroportuaires ? Quel rôle peut-on assigner à la communauté portuaire dans ce domaine ? Voici indiqué le vaste champ de préoccupations et d'attentes qui sont les nôtres par rapport à la question de la réduction des coûts et temps de passage portuaire.

ALPHONSE OBAMBI-ITOUA,
DOCTEUR INGÉNIEUR ÉCONOMISTE DES TRANSPORTS,
ADMINISTRATEUR DES SOCIÉTÉS,
PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION DES
TRANSPORTS ET TRANSIT DE L'UNION PATRONALE
INTERPROFESSIONNELLE DU CONGO (UNICONGO)

PAPN : des mesures pour la réduction des délais et coûts du passage portuaire

Accroître la compétitivité du Port autonome de Pointe-Noire, mais aussi faciliter et simplifier les procédures de passage portuaire. Tels sont les objectifs du plan d'actions adopté par les autorités portuaires et publiques.

En dépit des remarquables améliorations consécutives aux très importants investissements en infrastructures, depuis plusieurs années, le Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN) fait l'objet de vives critiques de la part des usagers qui fustigent les lourdeurs administratives, la longueur des délais et le coût de passage portuaire des marchandises. Avec, *in fine*, un impact négatif sur sa compétitivité.

Pour remédier à cela, le PAPN a initié une étude sur la facilitation et la simplification des procédures du passage portuaire. Celle-ci, financée par l'Agence française de développement (AFD), a été réalisée par le célèbre cabinet Deloitte en 2009, et récemment réactualisée. Il a abouti à un

plan d'actions dont la mise en œuvre est assurée par un comité de pilotage présidé par le directeur général du Port autonome de Pointe-Noire, composé des directeurs généraux des entreprises et administrations publiques, et des entreprises privées intervenant le long de la chaîne du passage portuaire.

Il est entendu que ce plan d'actions pour la facilitation et la simplification des procédures de passage portuaire doit aboutir au renforcement des capacités commerciales du port, et surtout accroître sa compétitivité. Car, jusque-là, le Port autonome de Pointe-Noire apparaît comme l'un des plus chers d'Afrique, souffrant par ailleurs d'une lenteur dans les procédures. Cela est illustré par plus d'une dizaine de

signatures et un délai de deux semaines au minimum pour sortir un conteneur.

Corriger cet état de fait repose sur plusieurs projets qui forment l'ossature de ce plan d'actions. Ainsi, le comité de pilotage s'est déjà réuni plusieurs fois et a adopté des décisions qui devraient contribuer à l'amélioration des procédures et à la réduction des délais. Notamment l'élaboration des nouvelles procédures de passage portuaire, l'amélioration des formalités douanières, l'interconnexion des systèmes d'informations et, enfin, l'amélioration de la gouvernance de la place portuaire.

Des mesures concrètes attendues

Concrètement, ce comité de pilotage a décidé par exemple la généralisation de



**Choisissez les lubrifiants TOTAL,
pour un moteur toujours plus performant.**

www.totalcongo.com

Énergisons la vie. Chaque jour



BOLLORE

TRANSPORT & LOGISTICS



UN RÉSEAU MONDIAL D'EXPERTISES

Les activités portuaires, de transport et de logistique, de stockage et de distribution de produits pétroliers et ferroviaires sont désormais réunies sous une marque unique : **Bolloré Transport & Logistics**. Ce rassemblement permet d'offrir à nos clients un réseau mondial qui s'appuie sur l'expertise de **36 000 collaborateurs**, présents dans **105 pays**.

Au Congo, 2 Business Units:

BOLLORE LOGISTICS:

Transport multimodal & Logistique
Pilotage global de la supply-chain
Projets industriels

BOLLORE PORTS:

Exploitation des ports et terminaux
Manutention conventionnelle
Shipping

Pointe-Noire
B.P 616 - Avenue de Loango
Tél : +242 05 039 67 10 / 11

sales.congo@bolloré.com
bolloré-transport-logistics.com

Brazzaville
B.P 2345 - Avenue Felix Eboué
Tél : 05 775 08 12

NOUS SOMMES À VOS CÔTÉS

WE ARE BY YOUR SIDE

Depuis 1994, nous sommes présents à vos côtés pour toujours mieux vous servir. Voyages d'affaires, visites familiales ou simples vacances, nous connaissons mieux que quiconque vos besoins: sécurité, ponctualité et confort. Chers passagers, en 2017, nous continuerons à vous offrir des expériences agréables.

Bienvenue à bord de nos vols TAC.



BRAZZAVILLE: AGENCE: 06.626.26.05
POINTE NOIRE: AGENCE: 06.626.26.14
DOLISIE: AGENCE: 06.626.26.19

ESCALE: 06.626.26.05
ESCALE: 06.626.26.1

COTONOU: AGENCE: +(229) 21.30.61.65 **ESCALE:** +(229) 21.0061.65
LIBREVILLE: AGENCE: + (241) 07.936.079 **ESCALE:** +(241) 07.390.390
DOUALA: **ESCALE:** +(237) 343.31.36



Since 1994, we've been by your side to serve you better. Business trips, family reunions or simple holidays, we know your needs better than anyone else: security, punctuality & comfort. Dear passengers, in 2017, we will continue to offer you pleasant experiences.

Welcome on board.

WWW.FLYTRANSAIRCONGO.COM



BRAZZAVILLE : AGENCE : 06.626.26.05
POINTE NOIRE: AGENCE: 06. 626.26.14
DOLISIE: AGENCE: 06.626.26.19

ESCALE : 06.626.26.05
ESCALE: 06.626.26.1

COTONOU: AGENCE: +(229) 21.30.61.65 ESCALE: +(229) 21.0061.65
LIBREVILLE: AGENCE: + (241) 07.936.079 ESCALE: +(241) 07.390.390
DOUALA: ESCALE: +(237) 343.31.36

CONGO TERMINAL

POINTE-NOIRE

1^{ÈRE}

PLATEFORME DE TRANSBORDEMENT
DE L'AFRIQUE CENTRALE

6

PORTIQUES DE QUAI

16

PORTIQUES
DE PARC

40

HECTARES DE
SURFACE DE
STOCKAGE
EXPLOITABLES

800

EMPLOYÉS
PERMANENTS

1500

MÈTRES DE QUAIS
APPROFONDIS
À -15 m

Une concession de **BOLLORÉ**
PORTS

CONGO TERMINAL
Terminal à conteneurs
(enceinte portuaire)
B.P. 855 - Tél: +242 05 775 0110
serviceclients@congo-terminal.com
www.congo-terminal.net

la transmission électronique du manifeste par les consignataires dans Sydonia World, tel que prévu par la loi. De même, les formalités douanières de transbordement maritime, dont les délais d'apurement sont inutilement longs, seront adaptées aux exigences de cette procédure. De nouvelles formalités douanières de transbordement maritime seront mises en place.

Toutes ces décisions seront salutaires, si jamais elles sont mises en application. Mais entre la prise des décisions et leur application, il y a un écart souvent difficile à combler. Ainsi, il ne sera guère aisé de mettre en place, et surtout d'appliquer de nouvelles procédures douanières car ce sont souvent des intérêts personnels ou individuels qui sont en jeu... À ce jour, les usagers sont toujours en attente de la réduction des délais et des coûts de passage portuaire générés par « la lourde bureaucratie administrative » du port.

Tout de même, certaines mesures sont rentrées, timidement, en application. Allusion aux contrôles superflus (police, gendarmerie, marine nationale, etc.) à la sortie du port. Quant aux contrôles de prohibition (vétérinaire ou phytosanitaires), les usagers constatent, là aussi timidement, qu'ils sont effectués par les services compétents avant délivrance du Bon à enlever (BAE). Par ailleurs, Congo Terminal (Groupe Bolloré) le concessionnaire de la gestion du terminal à conteneurs du port a réduit, d'une part, le coût de ses prestations d'au moins 50%, notamment pour les marchandises de première nécessité, et d'autre part le temps moyen à quai des plus gros navires, de trois jours à 24 heures. Cela grâce à l'acquisition des équipements adéquats, notamment les portiques de quai, ce qui a conduit à la suppression des attentes en rade des navires porte-conteneurs.



Le Guot : le nœud gordien

L'un des nœuds gordiens de l'amélioration du passage portuaire est sans conteste le Guichet (numérique) unique d'opérations transfrontalières (Guot). Trois ans après sa mise en service, il y a encore, hélas, lieu d'améliorer ses prestations. Or, partout où cela a été réussi, la simplification des procédures de passage portuaire passe par sa dématérialisation, qui s'opère via le Guichet unique. C'est ce Guichet unique qui intègre ou regroupe les fonctions de prédédouanement, de dédouanement en raison de la complexité des intermédiations. Malheureusement, le Guot n'apporte pas encore la satisfaction attendue du fait de nombreux écueils qui entravent toujours son fonctionnement. Par exemple l'adaptation des protocoles et leur transmission électronique entre la douane et le Guot, etc.

JEAN BANZOUZI MALONGA

Port autonome de Pointe-Noire : cap sur les investissements

Malgré une baisse d'activité d'environ 20%, le port veut continuer à se doter des moyens nécessaires à son développement en investissant dans les infrastructures. Revue de détail.



Afin de consolider son positionnement en tant que « porte océane d'Afrique centrale » et interface maritime majeure de la sous-région, le Port autonome de Pointe-Noire s'est engagé dans la réalisation d'un ensemble d'actions qui visent à trouver les solutions pour son décongestionnement, et élargir son hinterland en perspective de la croissance économique. Il s'agit de la mise en œuvre de son nouveau plan directeur de développement et d'aménagement, réactualisé avec l'appui technique du groupement Catram/Consultants.

Ce plan vise à répondre à l'évolution de la demande jusqu'à l'horizon 2035, en tenant compte des résultats des études économiques et des projets des principaux acteurs économiques, parmi lesquels les projets miniers. Autrement dit, prévoir et répondre aux besoins des usagers en quais, en terre-pleins et en magasins. C'est-à-dire des infrastructures à construire, donc des investissements à effectuer, tout juste après la réalisation réussie du Plan d'investissements prioritaires (PIP 2010-2015). Le coût global de la mise en œuvre de ce plan directeur est estimé à environ 226 milliards de FCFA.

Les raisons d'investir

Les résultats de l'étude réalisée par le groupement Catram ont mis en évidence plusieurs facteurs encourageants. Notamment

une augmentation de 60% du trafic portuaire qui a atteint 9 Mt en 2014, dont 6.2 Mt (620 000 EVP) de marchandises conteneurisées. Un fort taux d'occupation des postes à quai et l'apparition, dès 2015, de nouveaux trafics (clinker et gypse) qui ne peuvent être traités sur des surfaces déjà saturées. Sans oublier une croissance prévisionnelle de trafic à l'horizon 2035 qui se situerait pour le vrac et le conventionnel à environ 3.2 Mt dans le cas le plus pessimiste, et 11.6 Mt dans un scénario plus optimiste. Quant aux marchandises conteneurisées, les volumes se situeraient entre 8.4 Mt (1.2 mil-

lion EVP) et 21 Mt (3.4 millions EVP).

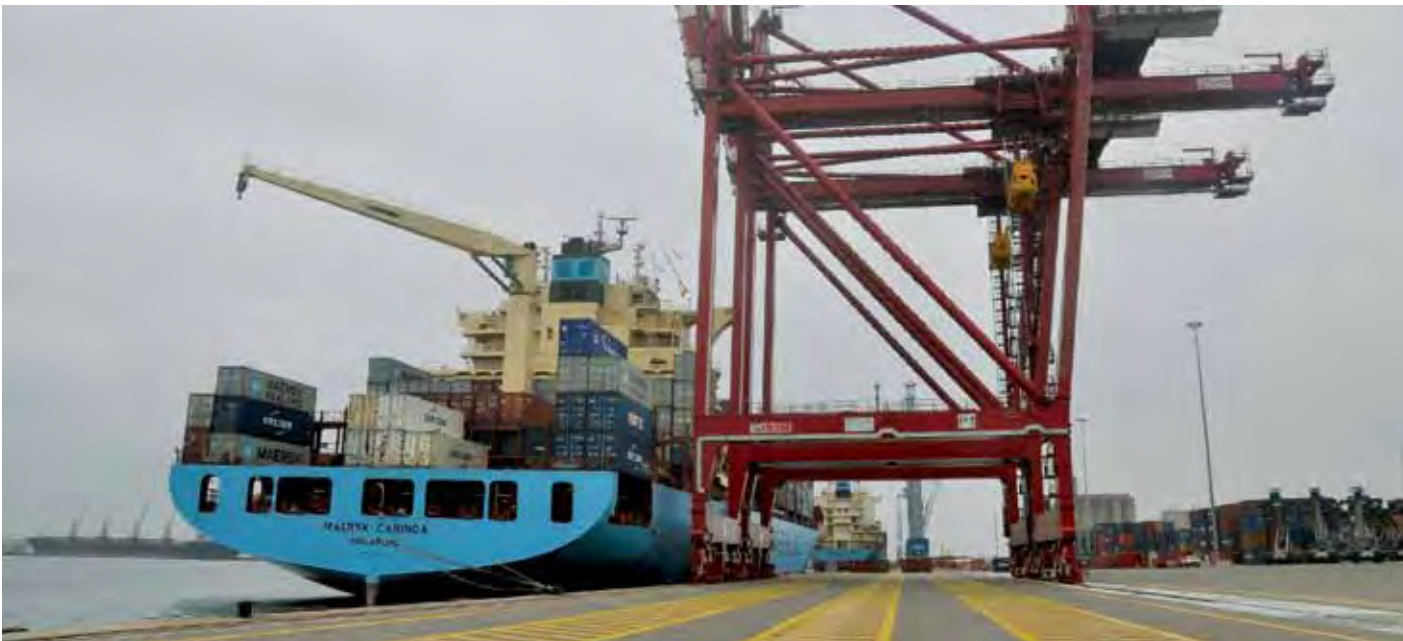
Naturellement, la crise économique occasionnée par la chute des cours du baril de pétrole a quelque peu bouleversé les prévisions ci-dessus indiquées. En effet, depuis le début de la crise, on constate une baisse des volumes globaux traités au port d'environ 15% à 20%. De près de 610 000 conteneurs manutentionnés en 2014, on est passé à près de 575 000 conteneurs traités en 2015. Et ce sera à peu près autant, sinon un peu moins à la fin de l'année 2016. Ces volumes concernent aussi bien le trafic national que celui en transit.

Des travaux pour renforcer la compétitivité du port

La première phase de développement et d'aménagement du PAPN devrait permettre d'exploiter au maximum le potentiel du bassin portuaire existant. Les travaux envisagés consistent à :

- déplacer l'activité de la pêche au sud-est de la baie sur le nouveau port de pêche qui y sera construit ;
- construire dans le prolongement du quai D (sur l'ancien quai de batelage) un quai de 320 ml à -12 m de profondeur, et qui sera affecté au trafic des navires conventionnel ;
- construire à la suite de ce quai un autre quai polyvalent de 360 ml à -12 m de profondeur. Ce quai serait dédié au trafic des grumes et à la réparation navale.

Sur la façade est du môle 1, il est projeté de construire un appontement céréalier et faciliter ainsi la délocalisation de Minoco du site actuel de Congo Terminal. Il est aussi prévu de construire ultérieurement un quai de 200 m sur la partie sud-est du môle 1 pour les trafics de clinker et de gypse. Enfin, il est également envisagé de construire 400 ml de quais à -12,5 m sur la façade ouest du nouveau môle.



Ces chiffres sont corroborés par la session bilancielle du conseil d'administration du PAPN du 27 mai 2016, qui indiquait les résultats suivants au 31 décembre 2015 : une baisse du trafic général avec 16,359 Mt contre 19,859 Mt en 2014 (soit en diminution de 17,62%) ; un repli du trafic au port public de 7,431 Mt contre 8,631 Mt en 2014 (en baisse de 13,90%) ; et un recul du trafic conteneurs : 571 860 EVP manutentionnés en 2015 contre 619 692 EVP en 2014. Mais quoi qu'il en soit, la direction générale du PAPN s'est engagée à exécuter son plan de développement et d'aménagement de ses infrastructures sur la base des perspectives de

développement du trafic et de l'examen des projets des principaux acteurs économiques et/ou chargeurs.

Bien que n'étant pas épargné par la crise, le port peut s'engager dans des investissements, d'autant que son bilan est jusque-là positif malgré la crise. En effet, la session bilancielle du 27 mai 2016 faisait ressortir un chiffre d'affaires de 50,904 Mds de FCFA en 2015, contre 47,108 Mds de FCFA l'année précédente, en progression de 8,06%. Mais aussi un résultat d'exploitation de 12,685 Mds de FCFA contre 6,475 Mds de FCFA en 2014, en hausse de 95,91%. Et un résultat net de 10,959 Mds de FCFA contre 6,157 Mds

de FCFA en 2014, en hausse de 78,01%. Une tendance confirmée par le conseil d'administration, qui s'est tenu le 15 décembre 2016, qui relevait qu'au 30 septembre 2016, le port a connu « une baisse du trafic au port public évaluée à 5.606.304 tonnes en 2016, contre 5.791.938 tonnes en 2015, soit un résultat de -3,21%. Le chiffre d'affaires pour la même période connaît également une baisse de -2,34% (33,632 milliards de francs CFA en 2016 contre 34,439 milliards de francs CFA en 2015). Au 30 juin 2016, le bilan général du Port autonome de Pointe-Noire dégage un résultat net bénéficiaire de 4,662 milliards de francs CFA. Et

pour l'exercice 2017, le conseil d'administration du port a adopté un budget arrêté à la somme de 44,603 milliards de francs CFA, pour un résultat prévisionnel bénéficiaire de 3,818 milliards de francs CFA. »

Dragage du port pour son extension à l'est

L'un des chantiers de ce plan de développement et d'aménagement est le dragage du port. Ce chantier, qui a démarré en juillet 2016, a connu quelques problèmes dans sa poursuite du fait de la présence de grès bitumineux qui risquent de poser quelques problèmes de pollution à endiguer.

Ces travaux de dragage devraient permettre d'enlever environ 4 500 mètres cubes de matériaux qui serviraient à aménager une zone d'extension d'environ 800 m de long sur 400 m de large, avec près de 100 hectares de terre-pleins gagnés sur la mer. Ce qui donnera la possibilité d'y construire un quai en eaux profondes, avec accès direct au bassin portuaire actuel.

Pour sa part, Congo Terminal, le concessionnaire du terminal à conteneurs, poursuit ses investissements qui portent d'une part sur l'approfondissement et l'allongement des quais : 1,5 kilomètre linéaire de quais sera ainsi disponible d'ici la fin de l'année 2016. Et, d'autre part, sur l'acquisition de systèmes d'information modernes, de nombreux équipements d'exploitation et de manutention. Pour la seule année 2016, le montant des investissements s'élève à 34 milliards de FCFA.

JEAN BANZOUZI MALONGA

Bureautique & Services

TOUS SUPPORTS D'IMPRESSION

tous supports papier

Grand format

Micro perforé
Papier photo
Plexiglas
Vinyle
Bâche

Finitions

Plastification
Prédécoupage
Pelliculage
Agraffage
Rainage
Reliure
Pliage

Cartes visite
Catalogues
Brochures
Affiches
Flyers

Tél.: 06 662 56 56 / 06 806 82 24 - E-mail: accueil-pnr@bureautique-et-services.com

Transport routier



La route, facteur des plus grandes mutations du transport au Congo

Avant la construction du CFCO, Brazzaville était totalement dépendante de Léopoldville, la capitale du Congo belge, l'actuel Kinshasa, pour ses importations et ses exportations. De même, Ouessou, avant la route, n'était pratiquement pas joignable par voie terrestre. Le transport fluvial était le principal moyen de transport utilisé, avec l'inconvénient de l'étiage des cours d'eau interrompant la navigation pendant six mois environ par an.

À la fin du XIX^e siècle, face à l'énorme difficulté de franchissement du Mayombe et à l'impossibilité d'accéder au port de Pointe-Noire, la société minière du Congo a dû construire entre 1900 et 1904 un chemin de fer sur près de 200 kilomètres, allant de Mfouati à Brazzaville pour l'évacuation du minerai de cuivre qui devait traverser le fleuve Congo pour Léopoldville par bateau à vapeur, à partir du port de la Flottille situé en contrebas de la Case de Gaulle. Le minerai était acheminé par chemin de fer au port de Matadi pour l'exportation. Ce chemin de fer qui relie jusqu'à présent Kinshasa à Matadi a été construit en 1893. L'enclavement de Brazzaville vis-à-vis du port de Pointe-Noire avait considérablement retardé l'exploitation du Moyen-Congo et des colonies françaises voisines, d'où le projet de construction du Chemin de fer Congo-Océan pour ouvrir enfin le Congo à la mer. Le 6 février 1921, les travaux de construction du CFCO furent lancés par Jean-Victor Augagneur et, le 10 juillet 1934, Raphaël Valentin Marius Antonetti inaugura la nouvelle voie ferrée.

À partir de 1934 et pendant près de 80 ans, le CFCO a été l'unique voie terrestre viable reliant Brazzaville à Pointe-Noire. Avec le temps, ce monopole de fait a eu un impact très négatif sur l'économie congolaise, qui a souffert des dysfonctionnements du CFCO et surtout des interruptions de trafic, notamment du fait des éboulements, des érosions et des inondations de la voie, mais surtout des troubles affectant le département du Pool depuis la guerre, de 1997 jusqu'à présent.

L'axe routier Pointe-Noire/Brazzaville : l'ouverture à des nouvelles perspectives

Après huit ans de laborieux travaux, l'inauguration le 1er mars 2016 de la route nationale 1, avec ses 548 kilomètres reliant la capitale politique à la capitale économique du Congo, a mis un terme au semi-enclave-

ment du pays par rapport à son port, jusqu'à présent, le meilleur en eaux profondes dans la sous-région. La route a ainsi élargi l'offre des transports en permettant plus de choix sur la base des critères économiques, tels que le rapport coût/délais d'acheminement et la nature du fret.

Le transport routier des marchandises

On distingue deux types d'acteurs dans le transport des marchandises. D'une part, les entreprises professionnelles et bien outillées opérant depuis longtemps dans l'acconage, le transit au port et le camionnage dans Pointe-Noire, le Kouilou et les départements avoisinants. D'autre part, les entreprises qui ont saisi l'opportunité de la route pour se lancer dans le transport, souvent avec du matériel roulant d'occasion et sans professionnalisme. Ces derniers ont alimenté la guerre des prix pour accroître leurs parts de marché face aux entreprises professionnelles, confortées par leurs relations traditionnelles avec les grands clients du secteur formel et capables de répondre aux diverses exigences liées à la nature du fret à transporter.

À côté du fret de marchandises importées généralement conteneurisées, il s'est développé un transport routier des produits agricoles locaux (légumes, fruits, féculents, bananes...) en provenance des bassins de production du sud du Congo – en direction principalement de Brazzaville et de Pointe-Noire – et des produits de l'industrie locale tels que le ciment, le sucre, les boissons. Les transporteurs des produits locaux emploient généralement des véhicules d'occasion et approvisionnent les grands marchés des deux villes qui servent de relais d'approvisionnement de tous les autres marchés populaires. L'approvisionnement des villes s'est relativement amélioré. Cependant, aucune étude n'a été réalisée pour mesurer l'impact de la route sur la production agricole et sur l'évolution des prix dans les villes et dans les bassins de production.

des voyageurs du CFCO (-9,91% en 2014 et -21,30% en 2015). En situation normale, les voyageurs ont maintenant la possibilité de choisir entre le train, l'autocar et l'avion en fonction du but de leur voyage (voyage d'affaires, mission de service, tourisme, besoins familiaux), de leur pouvoir d'achat et de leurs contraintes.

Entre le voyage en avion qui ne dure que 40 minutes pour un tarif variant en moyenne de 30 000 à 50 000 FCFA et le voyage en train qui va de 18h à 9h le jour suivant pour un billet qui coûte 22 000 FCFA, les voyageurs ont maintenant le choix de l'autocar qui parcourt les 548 km en 8 heures au moins et 10 heures au plus, pour 14 000 à 15 000 FCFA le billet, avec des départs étalés entre 6h et 8h et des arrivées au plus tard à la tombée de la nuit.

L'axe routier Brazzaville-Ouessou

Inauguré voici un peu plus d'une année, cet axe routier de 835 km a mis un terme à l'enclavement de Ouessou qui n'était joignable que par voie fluviale de juin à décembre, et par voie aérienne une ou deux fois par semaine. Elle a particulièrement permis l'intensification des exportations du Cameroun vers le Congo, notamment des produits agricoles (oignons, pommes de terre, haricots), mais également des produits de l'industrie (produits agro-industriels, matériaux de construction, produits chimiques...). Toutefois, on observe de plus en plus la réexportation vers le Congo des produits importés au Cameroun par cet axe routier qui est prolongé jusqu'à la

Le transport des voyageurs

La route a profondément modifié la manière de voyager entre Brazzaville et Pointe-Noire, comme le confirme la chute des statistiques

MITSUBISHI L200

DISPONIBLE CHEZ TRACTAFRIC MOTORS
AU PRIX DE

16.750.000 FCFA HT

STOCK LIMITÉ!

TRACTAFRIC MOTORS CONGO, votre distributeur officiel Mitsubishi au Congo

TRACTAFRIC MOTORS
Congo

Boulevard du président M. Nguabi
B.P. 897 Pointe Noire,
République du Congo
www.tractafrietc-mc-congo.com

05 521 31 32
06 665 40 30
06 979 93 30
Arnaud.Nsakita@tractafrietc-mc.com

PORT AUTONOME DE POINTE-NOIRE



PORTE OCÉANE DE L'AFRIQUE CENTRALE

- Un grand port à conteneurs
- Le port de transbordement de l'Afrique Centrale
 - Des infrastructures modernes
- Un port sûr et conforme aux normes du code ISPS
 - 2 300 mètres de linéaires de quai
 - Des profondeurs jusqu'à - 15m



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

frontière entre les deux pays. Comme sur l'axe Brazzaville-Pointe-Noire, l'ouverture de cette route a entraîné un développement du transport des marchandises qui a fortement asséché le fret fluvial en provenance ou à destination de Ouesso par la Sangha, constitué de bois scié, de produits agricoles provenant du Cameroun, au point de décourager les transporteurs fluviaux sur la Sangha.

Concernant le transport des voyageurs, le voyage en bateau pendant plus d'une semaine n'est plus qu'un lointain souvenir, tandis que l'avion, qui n'a qu'une ou deux fréquences hebdomadaires, ne concerne qu'une infime partie des personnes compte tenu du coût du billet, la majorité préférant emprunter la route dont le voyage dure de 6h à 18h, à raison de 25 000 FCFA par passager.

Les conditions du transport des voyageurs

Sur l'axe Brazzaville-Pointe-Noire, les véhicules transportant les voyageurs vont du taxi surchargé embarquant 6 passagers en plus du chauffeur et des bagages, à l'autocar confortable climatisé de 70 places, avec une caisse à bagages au niveau du châssis. Entre les deux extrêmes, on trouve une diversité de véhicules tels que le car Toyota Hiace à 16 places et les cars Toyota Coaster de près de 40 places. Sur Ouesso, compte tenu de la durée du voyage, au départ de Brazzaville il n'y a essentiellement que les grands autocars de 60 à 70 places. La diversité des véhicules utilisés dans le transport des voyageurs pose le problème de la sécurité et du confort dans ces longs voyages. Des questions qui ne devraient pas laisser indifférente l'administration des transports sous le prétexte de la liberté du commerce.

Les infrastructures d'accompagnement

Les gares routières des passagers, telle que celle de Dolisie, devraient remplacer le terrain boueux en saison de pluies du Plateau des 15 ans et de Bifouiti à Brazzaville, et les trottoirs du marché Tchystère à Pointe-Noire qui servent actuellement de gares routières improvisées des passagers, sans le moindre confort et sans condition de sécurité. De même, aucune des villes ne dispose de structures de stockage massif pouvant également servir de lieu de dégroupage et de reconditionnement. Ces infrastructures contribueraient à amplifier les effets bénéfiques de la route sur l'économie nationale ainsi que sur l'emploi. De nombreuses entreprises sont nées grâce au transport routier, créant des emplois directs et indirects qu'aucune statistique n'a encore identifiés.

L'agriculture congolaise et la route

Si la route est considérée comme étant un facteur de développement de l'agriculture, elle seule ne suffit pas pour que l'agriculture se développe en l'absence d'une politique intégrant des solutions idoines à tous les problèmes auxquels est confrontée l'agriculture congolaise (qualité des semences, techniques culturales, conditionnement et stockage des récoltes, vieillissement des actifs agricoles et exode rural des jeunes...). Ainsi, la route n'est pas une solution suffisante pour que l'agriculture congolaise couvre la demande nationale et exporte le surplus.

JEAN-JACQUES SAMBA

Entretien avec Durlon Abiaga, directeur général du groupe Tractafic Motors et Equipment

« Le secteur des transports est au début de sa croissance malgré la crise »

Faisant partie du paysage des acteurs économiques du Congo depuis plus de 70 ans, l'entité Tractafic Motors a développé une expertise avérée dans les solutions de vente, de locations longue durée, d'entretien et de suivi du parc automobile, aussi bien en véhicules personnels qu'en véhicules industriels. En dépit de la crise, M. Durlon Abiaga, directeur général du groupe Tractafic Motors et Equipment, est optimiste sur la situation dans ce secteur. Il en explique les raisons dans l'entretien qu'il nous a accordé.

Quelle appréciation avez-vous de l'évolution du secteur des transports ?

Ces deux dernières années ont été caractérisées par un réel boom du secteur des transports, qui est venu compenser la baisse du secteur pétrolier. Beaucoup d'entreprises qui évoluaient dans les secteurs du pétrole et des BTP se sont repositionnés vers le secteur des transports, qui a bénéficié de l'amélioration considérable des voies de communication.

C'est un secteur sur lequel la demande est en forte croissance ou en hausse. Nous le constatons à travers nos clients historiques qui, auparavant, demandaient des engins Caterpillar, et qui maintenant sollicitent des bus et minibus puisqu'ils se sont lancés dans le transport. Je crois que ce n'est que le début car le fait d'avoir plusieurs moyens de transport favorise le transfert des marchandises et des populations, donc des voyageurs. Cela va donc s'accroître avec le développement des infrastructures et des industries qui se fait dans le nord du pays. Selon moi, le secteur des transports est donc au début de sa croissance.

Mais tout en continuant à construire les routes, je crois que l'Etat devrait aussi s'intéresser aux questions de réglementation et de sécurité sur ces routes. Avant, c'étaient les boubiers qui cassaient les véhicules, mais maintenant que la voie est faite ce sont les conducteurs qui cassent les véhicules. Je crois qu'il y a une question de formation des chauffeurs à résoudre, et de régulation de la circulation à faire sur ces nouvelles voies.

Quel est l'avenir de Tractafic en termes de croissance ?

Cela fait deux ou trois ans que nos chiffres d'affaires sont plutôt en baisse (40 à 50%). Nous avons dû réduire de 35 à 40% notre voilure en termes d'emplois dans tout Tractafic parce que nos clients n'ont plus les moyens d'acheter nos produits et services. Auparavant, la majorité de notre business se faisait auprès des acteurs du BTP, qui est malheureusement très impacté par la crise économique. Cela dit, Tractafic est un Groupe qui évolue sur plusieurs sous-secteurs d'activités. Il y a certes le secteur des gros engins pour le BTP, mais aussi celui de l'énergie pour les pétroliers et le secteur transports

avec notre gamme « premium » de véhicules Mercedes pour lequel nous sommes leader sur le marché national.

Le fait d'être multimétiers fait que quand certains secteurs sont fortement en baisse, nous



gardons encore un pôle de compétitivité, notamment dans les secteurs des véhicules industriels et des véhicules particuliers ou personnels sur lesquels nous maintenons nos parts de marché, et qui, au-delà du marasme

Le MCV-S124, une garantie de fiabilité



Tractafic est présent au Congo sur de nombreuses marques comme Hyundai, Mitsubishi, Renault Dacia, Nissan et, bien évidemment, Mercedes. Grâce à sa parfaite collaboration avec Mercedes Benz, Tractafic a implanté la gamme MCV en Afrique, et bien sûr au Congo avec son produit phare, le MCV S124. C'est un bus Mercedes parfaitement adapté à l'Afrique par sa robustesse, sa fiabilité et sa longévité. Le MCV-S124 est un véritable « terminator » pour les obstacles. Cette machine solide est conçue pour résister aux conditions les plus difficiles tout en garantissant la sécurité des passagers et du conducteur. Sa structure résistante est adaptée aux longues distances et permet de conduire avec aisance sur les routes les plus difficiles. Il est énergique avec un châssis de camion Actros 2031 et un moteur à l'avant d'une puissance de 313 chevaux. Sa carrosserie renforcée reste indemne même en cas de températures extrêmes et d'orages. Ce véhicule de transport lourd remarquable dispose d'un compartiment à bagages de quatorze mètres cubes et de soixante-dix sièges. Le MCV-S124 écarte tous les dangers avec son système d'ABS, d'ASP et de freinage à retardateur. Il est également protégé avec un bouclier à l'avant pour une sécurité absolue.

M. Durlon Abiaga, directeur général du groupe Tractafic Motors et Equipment, est très fier de présenter ce produit qui a déjà fait un heureux de marque sur les routes du Congo, en l'occurrence le transporteur Océan du Nord. Une collaboration étroite s'est nouée entre Océan du Nord et Tractafic depuis près de douze ans. Ce partenariat gagnant-gagnant a permis à Océan du Nord de prendre une position stratégique dans le secteur vital des transports, avec à ce jour une soixante d'unités de bus Mercedes tout équipés et parfaitement entretenus par les experts de Tractafic Motors sur les sites de Brazzaville, sur l'avenue Edith-Lucie-Bongo, ou sur le site de Pointe-Noire, avenue Marien-Ngouabi. Au regard des millions de kilomètres parcourus par les bus MCV dans le pays sous l'œil toujours alerte des équipes de Tractafic, il est à parier que le secteur de transport, l'un des rares en croissance dans le pays, créera de nouvelles vocations, de nouveaux emplois, avec Mercedes comme moteur.

économique, restent encore en pole position. En 2017 nous espérons réaliser un chiffre d'affaires au moins équivalent à celui de 2016. Nous pensons que 2017 va être une année de transition pour renouer avec la croissance en 2018. Certains indicateurs laissent croire qu'à la fin de l'année 2017 des secteurs d'activités vont pouvoir rebondir, notamment avec l'entrée en production de certains gisements pétroliers qui vont générer 20 à 30% de production supplémentaire. Nous espérons réaliser des affaires sur certains projets, notamment la construction du port minéralier et l'exploitation du minerai de fer dans le Nord-Congo. Nous sommes en pourparlers avec les entreprises en charge de la réalisation de ces projets. Mais nous espérons aussi que l'Etat relance les grands travaux qui font tourner l'économie. En attendant tout cela, nous capitalisons et valorisons nos acquis, menons des actions de formation pour nos collaborateurs, et consolidons nos infrastructures pour être prêt à répondre à la demande de nos clients quand la relance sera de retour.

PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN BANZOUZI MALONGA



Entretien avec Marc-Antoine Chelala, directeur général adjoint de SMGC

« Nous sommes reconnus par nos clients pour notre qualité de service »

Au départ concentrée dans le domaine du transport puis dans l'exploitation des carrières, la construction, le génie civil et la location de gros engins, la Société des mines et graviers du Congo (SMGC) est une entreprise qui a su se diversifier en s'adaptant à son environnement. Son activité principale, le transport en semi-remorques, est en pleine évolution, au sein de laquelle elle se distingue par son expertise. Gros plan sur la SMGC avec son directeur général adjoint, M. Marc-Antoine Chelala.

Que peut-on retenir de la SMGC en termes de présentation générale ?

La SMGC est une société au capital de 100 millions de francs CFA, créée en 2002 par des acteurs majeurs dans les domaines du convoyage, de l'exploitation de carrière, de la construction, du génie civil et de la location d'engins de chantier, et bien sûr du transport. Le siège de notre société est à Pointe-Noire mais nous avons plusieurs bases dont la principale est celle de Vindoulou, où nous avons construit un garage moderne de 27 000 m², qui a aujourd'hui six ans. C'est un point stratégique pour nous, d'autant plus que c'est ici que commence la route nationale n°1 qui nous permet de desservir Brazzaville et les autres villes du pays. Les autres bases sont instal-



**SCAB
CONGO**
SA

Sécurité
Prévention et Protection
Gardiennage
Etude Audit et Formation
Téléalarme
Transport de Fonds
Cynotechnie
Dressage
Pension

Le véritable N°1 de la sécurité au Congo depuis 1975



Équipe d'intervention



Gardiennage



Téléalarme



Transport de Fonds



Équipe Cynophile

Siège Social & Direction :

Avenue Marien Nguoubi (vers ex usine Bata) - BP : 570 - Pointe-Noire (République du Congo)
Tél. : (242) 05 713 89 03 / 06 658 38 71 / 06 672 47 07 / 05 553 07 96 - E-mail : scabsecu@hotmail.com

Agence de Brazzaville : 166, rue Charles de Foucault - Quartier MFOA - BP : 15061
Tél. : (242) 05 578 53 11 / 06 627 71 62

www.scab-securite-congo.com

lées à Dolisie, Nkayi et Brazzaville, avec quelques sites dans le nord du pays, à Oyo et Owando, pour une couverture nationale complète. Nous avons un effectif d'environ 600 employés répartis sur l'ensemble de nos sites, dont plus de 96% de nationalité congolaise, dirigeants compris.

Quels sont vos atouts, qu'est-ce qui distingue votre société de vos concurrents ?

Il faut d'abord noter que nous disposons d'une importante flotte de véhicules : plus de 100 semi-remorques proposés pour le transport de tout type de marchandises, mais aussi une cinquantaine de bennes pour le transport d'agrégats. Nous nous appuyons sur des infrastructures techniques modernes placées dans nos bases un peu partout dans le pays et sur un important parc de véhicules poids lourds et d'engins de chantiers qui nous confèrent une large capacité d'action. Nous travaillons exclusivement avec des camions Mercedes ainsi que des engins Caterpillar, reconnus pour leur fiabilité et leur résistance. Avec plus de dix ans d'expérience en matière de transport routier, nous pouvons affirmer connaître toutes les ficelles de ce métier. De ce fait, nous sommes reconnus par nos clients pour notre qualité de service, dans le respect des délais d'exécution des opérations.

Tous nos convois sont escortés par un convoyeur, c'est-à-dire accompagnés par un véhicule léger, autonome en termes d'outillage afin d'exécuter tout type de réparation mécanique, pneumatique et électrotechnique, pouvant assurer la maintenance de nos véhicules en cas de besoin. Nous disposons d'un important stock de pièces détachées et les outils nécessaires pour poser des diagnostics, usiner des pièces et intervenir en moins de 24h sur un véhicule. Par ailleurs, tous nos véhicules sont assurés et nous prenons en plus une police d'assurance supplémentaire pour les marchandises que nous transportons, jusqu'à 40 millions de francs CFA en valeur de perte par container.

Comment appréciez-vous l'évolution du secteur des transports ces deux dernières années ?

Il y a eu des points positifs ces dernières années, avec notamment l'ouverture de la RN1 entièrement bitumée, qui nous conduit de Pointe-Noire à Brazzaville en moins de deux jours au lieu de quatre à cinq jours auparavant, et nous a ainsi permis de réduire nos coûts d'entretien et de réparation sur nos camions. Avec la réduction du temps de route entre Pointe Noire et Brazzaville, nous avons eu une plus grande disponibilité de camions, ce qui nous a permis d'effectuer plus de transport et de gagner des parts de marchés. Concernant les points négatifs, nous pouvons en citer deux principaux : premièrement la crise économique, subie par tous depuis la chute du baril de pétrole en 2014. Nous avons dû faire face aux difficultés de paiements de nos clients, privés comme publics, devenus parfois insolubles. De plus, beaucoup de chèques impayés sans provisions sont en circulation, sans soutien des banques en amont et sans action possible en aval, rendant plus difficile le recouvrement des créances des entreprises privées.

Deuxièmement, depuis que la route nationale 1 a été bitumée, plusieurs aventuriers se sont lancés dans le transport. Nous sommes soumis à une concurrence déloyale du secteur informel qui, non seulement nous prend une grande part de marché, mais en plus casse les prix du transport sur Brazzaville. Ces bas prix ont conquis bon nombre de potentiels clients, sans se rendre compte des points négatifs en retour. Il faut savoir qu'en cas de problème lors d'un transport, il n'y a aucun recours possible du fait du caractère informel de ces « entreprises » : pas de remboursement d'assureurs ou d'actions en justice possible, ce qui devient finalement plus coûteux qu'un transport effectué par des entreprises formelles.

Ce qui a été appréciable, c'est la réactivité de l'Etat

qui a su évaluer les pertes engendrées par ces nouveaux venus, tant en personnes que pour les entreprises. Un protocole d'accord sorti au mois d'août 2016 taxait tout transporteur de personnes ou de marchandises ne pouvant présenter les justificatifs de paiements des patentes, taxes départementales et IRPP. Pour faire face à ces difficultés, nous avons autant que possible réduit nos charges, restructuré certains points de fonctionnement et nous nous diversifions sur d'autres types d'activités et d'autres clients, des transitaires, des industriels, etc. Fin 2016, après quelques mois d'application de cette nouvelle stratégie de diversification, d'élargissement du service proposé à nos clients et du soutien de l'Etat, nous remarquons une hausse prometteuse de l'activité transport, ce qui est encourageant pour l'année 2017.

Quelles sont vos perspectives de développement ?

Afin d'évoluer dans ce secteur très concurrentiel, nous utilisons SMGC comme plateforme logistique en répondant à des besoins d'entreposage, de manutention et de suivi des marchandises dans leur intégralité. En plus de nous concentrer sur des niches de transporteurs industriels, nous envisageons le transport transfrontalier. Nous avons en perspective des projets sur le Cameroun, le Cabinda, et nous avons eu des propositions sur la Centrafrique. Nous allons examiner tout cela par rapport aux besoins et à la demande.

PROPOS RECUEILLIS PAR JEAN BANZOUZI MALONGA

CO. DIS. CO

- Quincaillerie industrielle
- Parc Acier (tôles, poutrelles, laminés marchands)
- Fer à béton • Froid & climatisation
- Désinsectisation, désinfection, dératisation
- Magasin de pêche



Espace vente à l'unité visserie boulonnerie



BP 459 - POINTE NOIRE - CONGO

Tél. 06 621 37 37

e-mail : codisco@codisco-congo.com

Entretien avec M. Alain Ludovic Okoï, directeur général d'Ilogs

Le transport routier d'équipements industriels, un maillon fort des activités d'Ilogs

Le transport constitue-t-il une activité à part entière pour votre société ?

La réponse est bien sûr positive, et ce pour plusieurs raisons. Il faut d'abord savoir que, dans nos métiers, la sécurité des opérations, des colis et du personnel est notre première priorité. Nous avons tenu à diffuser une véritable culture HSE à tous les postes opérationnels, parallèlement aux formations professionnels sur les métiers de référence (opérateurs d'engins roulants, mécaniciens etc). Le Centre de services pétroliers (CSP) d'Ilogs est une installation portuaire dédiée aux activités de l'industrie *oil & gas*. Un nombre important de passagers transite par son *boat landing* pour les départs et retour *offshore*. A titre illustratif, environ 54 000 passagers ont transité par la gare maritime Ilogs en 2015. Il est important de relever aujourd'hui que, face à la crise du secteur pétrolier, Ilogs doit se lancer dans une politique de diversification de son activité afin de profiter de nouvelles opportunités. Le transport routier des équipements *oil & gas* et des biens d'équipements industriels de la porte océane vers l'hinterland est un des maillons fort de cette diversification avec le dévelop-

Integrated Logistic Services (Ilogs), une filiale de la Société nationale des pétroles du Congo, est nantie d'un performant Centre de services pétroliers (CSP), une plateforme dédiée à la logistique pétrolière. Sa flotte d'engins d'exploitation est composée de grues, de chariots élévateurs, de camions tracteurs, de porte-charges et remorques, de nacelles, etc., qui lui permettent de répondre aux besoins de transport routier. Explications avec M. Alain Ludovic Okoï, son directeur général.

pement des infrastructures de base, parmi lesquelles la route nationale Pointe-Noire/Brazzaville/Ouessou.

En quoi un transport peut-il être considéré comme exceptionnel ? Est-ce par la nature du matériel transporté, le trajet effectué ou la composition du convoi ?

Est considéré comme convoi exceptionnel tout transport hors norme conventionnel, c'est-à-dire dont les dimensions excèdent 16.50 m de long, 2.25 m de large et dont la masse est supérieure à 40 t. Cependant, il est important de préciser que le transport routier urbain et interurbain conventionnel fait partie des corps de métier de notre entreprise.

Le convoi exceptionnel demande-t-il une organisation différente du transport ordinaire que vous pratiquez habituellement ?

La réalisation d'un convoi exceptionnel nécessite une organisation particulière, de sa préparation jusqu'à son exécution. Nous pouvons citer quelques points d'organisation tels que la réalisation du *road survey* (repérage des lieux et modalités d'approvisionnement), la longueur du convoi, le choix des itinéraires, la sélection des moyens, la sécurité du convoi (HSE, escorte interne ou externe...), le personnel de haut niveau (deux superviseurs, opération et HSE), des engins spécifiques de type porte-char (capacité maxi de 200 t) et remorque extensible (jusqu'à 25 m).

Quels convois avez-vous déjà effectués, ainsi que les trajets parcourus ?

Le Rig Move SNPC reste à ce jour le convoi exceptionnel de référence pour notre entreprise. Il est parti de Kundji (Pointe-Noire)



Alain Ludovic Okoï avec le Président Denis Sassou-Nguesso

jusqu'au PABPS à Brazzaville. Le transport du RIG SNPC, en chiffres, c'est 4 voyages (trajet aller/retour), 20 camions/voyage, 40 acteurs sur le terrain et environ 82 000 km parcourus. Nous avons également réalisé le transfert du RIG SNPC du Centre des services pétroliers (CSP) vers Kundji (2008) ; le transfert du RIG SNPC de Kundji vers la zone Bas-Kouilou (2010) ; la participation à un convoi exceptionnel de Pointe-Noire à Mayoko (2013) ; le transfert du RIG SNPC de Kundji (PNR) au PABPS (BZV) ; le transport d'une station mobile Fuling Station de Pointe-Noire à Boundji (2014) ; le RIG Move SFP du Centre de services pétroliers vers Kundji (2015) ; le transfert du Well Testing de Tchiniambi vers Kundji (2016). Ilogs apparaît comme l'acteur de référence pour l'application du local content dans le transport industriel au Congo. Notre société est pleinement engagée dans une démarche qualité pour une meilleure satisfaction de sa clientèle de référence.

PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN BANZOUZI MALONGA



Plus de 100 ans d'expérience...









Nos Objectifs :
Focus HSE/Qualité :
"La sauvegarde au quotidien des acquis en matière de HSE et Qualité" à travers le suivi rigoureux des normes

- * ISO 9001-2015
- * ISO 10001
- * OHSAS 18001
- * ISO 14001

Nos activités :

- = Etudes tous corps d'état
- = Constructions industrielles
- = Maintenance industrielle On & Offshore
- = Levage et manutention
- = TIE-INS avec HOT TAPPING MACHINE
- = Traitement thermiques des soudures










82, av. Jean-Marie MAVOUNGOU, Zone Industrielle, arr. II M'Vous-M'Vous, Pointe-Noire, Congo
 E-mail : secdir.medior@yattoo.com ; Tél : 05 762 0303 ; B.P. : 864

Transport aérien



Entretien avec M. Ibrahima Seydou Thiam, directeur général d'Equaflight

« La sécurité est la première valeur fondamentale chez Equaflight »

Créée à la demande des compagnies pétrolières soucieuses du transport de leurs personnels en toute sécurité, la compagnie Equaflight a depuis diversifié ses activités, notamment en commercialisant des vols charter et en mettant en place un avion d'évacuation sanitaire. Son directeur général nous en dit plus.

Comment appréciez-vous l'évolution du secteur des transports aériens au Congo ces deux dernières années ?

Le secteur du transport aérien a subi les contrecoups liés à la baisse du prix du baril du pétrole et à la réduction des budgets de voyage des clients. Cette situation a poussé Equaflight à s'adapter pour au moins atteindre l'équilibre et éviter un déficit qui hypothéquerait l'avenir. Le transport aérien est aussi pénalisé par le très faible niveau d'intégration des économies et des États de la sous-région.

Equaflight Service se distingue en particulier par son positionnement sur le marché niche du transport des personnels des compagnies pétrolières et minières. Comment votre société s'adapte-t-elle à la situation de crise actuelle ?

La réduction de la clientèle d'affaires liée à l'activité pétrolière nous a incité à développer une stratégie d'élargissement de notre gamme de clientèle. C'est ainsi que nous proposons désormais sur notre ligne Pointe-Noire/Port-Gentil des offres de transport à la clientèle dite ethnique, à des conditions et tarifs adaptés à leurs besoins. Nous avons finalisé le projet de mise en place sur Pointe-Noire d'un avion d'évacuation sanitaire. Désormais, le Congo dispose d'un appareil capable d'assurer dans les meilleurs délais l'évacuation des patients vers l'étranger. Equaflight a aussi diversifié ses activités en commercialisant des vols charter. C'est ainsi que nous avons opéré en octobre 2016 notre premier week-end prolongé sur l'île Chocolat, à Sao-Tomé. Ce premier essai a été un succès auprès de notre clientèle.

Vous opérez dans un pays où le niveau de sécurité du transport aérien est des plus faibles (la fameuse « liste noire »). Comment Equaflight Service s'insère-t-il dans ce paysage peu flatteur ?

Equaflight Service a été créé à la demande de compagnies pétrolières qui souhaitent disposer d'un service de transport au standard européen dans la zone qui affiche les plus mauvais bilans en matière de sécurité aérienne au monde. La compagnie a été bâtie suivant le référentiel Jar Ops européen. La sécurité est la première valeur fondamentale, et supérieure à toutes les autres chez Equaflight. C'est pour cette raison que nous avons mis en place conjointement un Système de management de la qualité (SMQ) et un Système de gestion de la sécurité (SMS) pour assurer la sécurité de tous ces domaines

opérationnels. Le Système de management de la qualité est l'outil de supervision et d'évaluation du Système de management pour s'assurer de la conformité avec les règlements et référentiels client applicables à Equaflight Service, que sont l'OGP (de l'International Association of Oil & Gas Producers) et les standards supplémentaires



des clients. C'est ainsi qu'Equaflight reçoit quatre audits de ses clients par an et autant de l'Aviation civile, qui équivaut en moyenne à un audit externe tous les 45 jours. A cela, s'ajoute une douzaine d'audits internes organisés par le système qualité sur les processus de la compagnie et les sous-traitants. Le Système de gestion de la sécurité (SMS) mis

en place nous permet de manière réactive et proactive d'identifier, d'évaluer et d'atténuer les risques à un niveau acceptable.

Qu'est-ce que votre adossement au Groupe Regourd Aviation assure à Equaflight Service ?

Le Groupe Regourd Aviation nous assure

les plus élevés, et un stock de pièces détachées. L'envoi et le suivi de la maintenance en base des avions dans des ateliers agréés sont confiés à la direction technique de Regourd Aviation. Ce processus est très critique. Des compagnies n'ont jamais pu se relever de la perte d'un appareil bloqué pour défaut de paiement des frais onéreux de la maintenance en base ou par manque de suivi du chantier. Le Groupe Regourd Aviation est propriétaire d'Airmain, un organisme de maintenance qui dispose des sites de maintenance à Dinard et à Saint-Brieuc, en France, qui offrent 5 400 m² de hangars, ateliers et magasins. Ce site est en charge de l'entretien en base des avions. Des sites d'entretien en ligne sont installés à Pointe-Noire et à Brazzaville.

L'organisation du recrutement, de la formation continue du personnel navigant, incluant la programmation des sessions au simulateur, est coordonnée et optimisée par le directeur des opérations aériennes du Groupe. Le bureau d'études du siège, confié à un ingénieur d'Aviation civile, centralise la rédaction des manuels et uniformise les procédures en conformité avec les standards et règlements applicables. Il pilote le déploiement des logiciels et outils utilisés dans le cadre des opérations aériennes. La direction Qualité de Regourd Aviation nous assure un support dans le cadre du traitement de sujets transverses par rapport aux autres entités du groupe. Elle a mené récemment avec succès le déploiement chez Equaflight et les autres compagnies du groupe du logiciel Qualité et de gestion de la sécurité IQSMS. Cet outil est actuellement le logiciel le plus performant dans ces domaines, il est adopté par les plus grandes compagnies du monde : Lufthansa, Emirates, South African Airways, etc. Le suivi de la navigabilité et de la conformité de la maintenance est confié à la filiale AERO4M, un organisme CAMO agréé Part-M de l'EASA.

Quelles sont vos perspectives à court, moyen ou long terme ?

Equaflight va démarrer l'année 2017 avec l'ouverture de la ligne Pointe-Noire/Brazzaville, avec une offre inédite. Notre objectif est d'optimiser et rendre agréable le déplacement en toute sécurité des professionnels entre ces deux villes. Nous allons proposer à la clientèle un service de transport qui débute au sol avec un traitement exclusif dans des terminaux privés. Les vols seront effectués par des appareils immatriculés en Europe et opérés par une compagnie européenne.



OLYMPIC PALACE

Séjour, Charme et Gastronomie

54 CHAMBRES LUXES • 3 SUITES PRESTIGES • 1 SUITE EXECUTIVE

- Chambres spacieuses : vue sur piscine, Internet wifi, coffre-fort, mini-bar...
- Salles de réunion, salle de banquet de 1000 m², idéales pour la réalisation de toutes vos manifestations
- Détente : piscine dans un cadre de verdure unique
- Restaurant «Le Missatas» : cuisine gastronomique européenne et mets raffinés congolais
- Restaurant «l'Oriental» : cuisine de spécialités marocaines et libanaises
- «Gusto» grill tapas, pizzas : au bord de la piscine ; brunch tous les dimanches
- Centre de fitness d'exception avec espace de musculation, saunas, Jaccuzzis ainsi que deux salles de massages thaïlandais
- Galerie de boutiques



Olympic Palace Hôtel
15, avenue de l'Amitié
BP 1050, Brazzaville - Congo
Tél. : +242 22 281 12 49 / +242 05 730 16 16
E-mail : contact@olympic-palace-hotel.net
www.olympic-palace-hotel.net

Entretien avec M. Alain Berquez, directeur général d'Aerco



Développer des structures aéroportuaires aux normes internationales et offrir des services de qualité à l'intention des usagers et des compagnies aériennes. Telles sont, entre autres, les missions de la société Aerco qui exploite les aéroports de Brazzaville et Pointe-Noire. Son directeur général revient en détail sur le fonctionnement de cette société et sur ses objectifs, dont celle de la certification.

Pouvez-vous présenter à nos lecteurs la société Aerco ?

Aerco est une société anonyme au capital de 1 milliard de francs CFA, dans lequel Segap et Egis Airport Operation détiennent 55%, l'Etat congolais 15% et deux actionnaires privés congolais 30%. La société emploie directement 235 personnes auxquelles il faut ajouter des intérimaires ou encore des personnels spécialisés dans le cadre de la sous-traitance de certains métiers comme la prévention incendie, le nettoyage, etc. Le chiffre d'affaires d'Aerco est d'environ 15 milliards de francs CFA. Les raisons qui ont prévalu à la création d'Aerco remontent à un double fait. D'une part, la volonté de l'Etat congolais de prendre une place importante en matière de transport aérien en Afrique centrale, en développant des aéroports certifiés aux normes internationales. Et, d'autre part, de la recommandation de l'Organisation internationale de l'aviation civile (Oaci) de séparer les métiers de définition des normes, de la réglementation, du contrôle de l'application de la réglementation d'avec les métiers d'exploitation et de gestion des aéroports. Car, jusque-là, c'est l'Agence nationale de l'aviation civile (Anac) qui jouait tous ces rôles, la mettant dans une position inconfortable de juge et partie, ceci n'étant pas conforme aux normes internationales.

Ainsi, en 2008, à la suite d'un appel d'offres international pour la gestion des aéroports internationaux de Brazzaville, Pointe-Noire et Ollombo, l'Etat congolais avait choisi le Groupe Egis, associé à l'Aéroport de Marseille à travers une structure qui s'appelle la Segap. C'est avec ce Groupe que l'Etat congolais a signé un contrat de concession, concrétisé en 2009 avec la création d'Aerco, pour l'exploitation des aéroports cités précédemment. La concession a démarré le 1^{er} avril 2011 pour une durée de vingt-cinq ans. Dans ce contrat, les maîtres mots de la concession sont : exploiter, développer, entretenir, maintenir, investir et gérer.

De nombreuses personnes ignorent le rôle exact d'Aerco. En quoi consiste-t-il ? Quels sont vos métiers ?

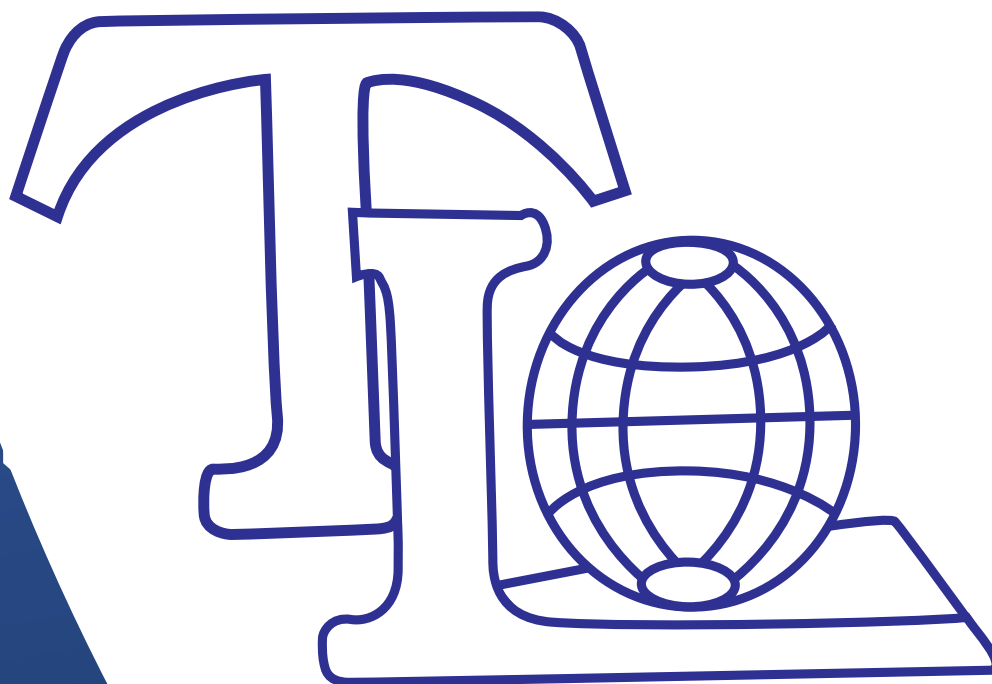
Aerco a en charge de mettre à la disposition des compagnies aériennes des infrastructures et su-

« L'enjeu stratégique de notre métier : certifier nos aéroports à l'échelon international »

TRANSPORT & LOCATION - TRANSIT & LOGISTIQUE

TRANSLO

RCCM01-B-46 29 NIUM200611000626103



CONSIGNATION - MANUTENTION - TRANSIT

Agrément de Commissionnaire en Douane N° 24/94 - UDEAC - 1494 - CD - 56

Agrément CEMAC / Transitaire N° 089

Agrément CEMAC / Consignation N° 067

Agrément CEMAC / Manutentionnaire N° 075

"Une Synergie Multimodale au Service du Client"

Siège social : Avenue Edith BONGO B.P. 397 Brazzaville (République du Congo)

Agence de Pointe-Noire : B.P. 4804 Tél. : 00242 06 662 38 56 / 94 47 12

91 Avenue Kouanga Makosso, Zone Portuaire



perstructures, ainsi que des services aéroportuaires adaptés à leurs besoins, de les entretenir et les maintenir. Nos principaux clients sont les compagnies aériennes qui nous payent une redevance pour tous les services et commodités mis à leur disposition. Ces redevances liées aux compagnies aériennes représentent 75% de notre chiffre d'affaires. Les 25% restants relèvent des prestations complémentaires diverses (locations de locaux, charges locatives, redevances commerciales, etc.) L'enjeu stratégique de notre métier, c'est de pouvoir certifier nos aéroports à l'échelon international. Nous le faisons avec le concours de nos partenaires, c'est-à-dire les autres prestataires intervenant sur les plateformes aéroportuaires : l'Asecna, la douane, la police, la gendarmerie, la SNPC (livraison du carburant), le service sanitaire, le *handling*, le service traiteur, etc.). AeroCo joue le rôle de chef d'orchestre de tout cet ensemble qui

doit être cordonné, chaque tâche devant être menée à bien du point de vue de la qualité de service des différents opérateurs.

AeroCo met le cap sur la certification, qui contribuera à donner au Congo cette image de marque qu'il y a dans les autres pays. Le Graal, c'est d'avoir des structures aéroportuaires aux normes internationales et d'offrir aux compagnies aériennes et aux usagers des services de qualité. Cela relève de notre responsabilité. Nous allons donc commencer par certifier l'aéroport de Brazzaville et, nous espérons y parvenir d'ici fin 2017 et 2018, sur celui de Pointe-Noire où nous avons un autre challenge, celui de pouvoir démarrer l'exploitation de la nouvelle aérogare en 2017.

Qu'est-ce qui a déjà été fait pour parvenir à cet objectif ?

AeroCo a en charge d'investir 20,1 milliards de francs CFA sur les cinq premières années d'exploitation. C'est le contrat passé en

2009. Plusieurs choses ont été faites dans ce sens. Disons simplement qu'AeroCo a pris des engagements qui portent sur un business plan intégrant des niveaux d'investissements sur les trois plateformes. Tandis que l'Etat, de son côté, a pris en charge la construction des aéroports de Brazzaville, d'Ollombo et de la nouvelle aérogare de Pointe-Noire.

En ce qui concerne AeroCo, son plan d'investissements de 20,1 milliards de francs CFA sur les cinq premières années comprend, en sus d'autres investissements courants, quatre opérations essentielles. Il s'agit de la construction des clôtures de sécurité qui permettent de rendre sûres les zones aéroportuaires à Brazzaville et à Pointe-Noire, la réfection et le rechargement de la piste de Pointe-Noire et, dans le cadre de l'environnement, la construction de deux centres de gestion des déchets construits au niveau des deux aéroports de Brazzaville et Pointe-Noire.

Pour un engagement de 20,1 milliards de francs CFA comme indiqué plus haut, AeroCo a investi à la fin de ce quinquennat (2016), la somme de 27,3 milliards de francs CFA. Le *cash-flow* a permis de financer plus d'investissements que prévus, principalement sur la piste de Pointe-Noire.

Comment appréciez-vous le bilan de votre premier quinquennat (2011-2015) et comment se présente l'année 2016 qui s'achève ?

Pendant les cinq premières années, le trafic a été un peu supérieur à nos prévisions. Le lancement du projet Eclair a boosté le trafic sur nos aéroports. En 2015, nous avons enregistré 2,391 millions de passagers, dont 1,321 million de passagers à Brazzaville, 1,049 million à Pointe-Noire, et environ 21 000 à Ollombo. Le tonnage de fret en 2015 s'est élevé à 30 000 tonnes. La gestion s'est avérée bénéficiaire sur les cinq premières années. L'essentiel de ces résultats a permis de financer une partie du plan d'investissements, notamment la partie complémentaire de ce plan.

Par contre, l'année 2016 est une année très difficile puisque les trafics passagers ont considérablement baissé, d'environ 25%. Le fret a lui aussi baissé de moins 30% sur l'année 2016. Ce qui fait que nos revenus ont évidemment baissé de façon importante. Le résultat net sera en perte à la fin de cette année, de l'ordre de 2 milliards de francs CFA. L'année 2016 est donc moins bonne, elle réduit nos moyens d'intervention. Il nous faut donc être très rigoureux dans la gestion. Nous abordons cette situation avec force et professionnalisme puisque nous sommes là sur le long terme. Nous ne sommes pas des opportunistes qui nous retirons dès que ça va mal. Nous travaillons sur la durée.

La réduction de notre chiffre d'affaires est consécutive au contexte économique qui est atone, dépourvu d'entrain. C'est aussi dû, plus récemment, à la suspension des activités de la société Eclair qui a été en 2015 notre premier client. Pendant ce temps il y a augmentation de nos charges avec la montée en puissance d'AeroCo, du fait des installations qui ont été mises en route (module 2 de Brazzaville, Ollombo et demain Pointe-Noire), alors que notre chiffre d'affaires baisse.

Avez-vous des motifs de satisfaction ?

C'est d'abord la qualité des investissements faits par l'Etat, que nous devons entretenir et maintenir. Je laisse au gouvernement et aux usagers juger de la qualité de nos prestations. Mais quand vous regardez l'aéroport de Brazzaville et la façon dont nous continuons

à l'entretenir et à maintenir ses installations, je crois qu'il y a des raisons d'être satisfait. Nous nous apprêtons à prendre possession de la nouvelle aérogare de Pointe-Noire, c'est un nouveau challenge que nous allons relever avec les équipes.

Je dois souligner qu'il y a une volonté d'AeroCo d'accompagner la politique du gouvernement congolais, qui vise à prendre une place dans le paysage du transport international en Afrique centrale. Ce n'était pas évident de réussir cette mise en concession. Dans les grands motifs de satisfaction, il y a le fait qu'aujourd'hui on note un véritable ancrage des aéroports du Congo parmi les aéroports modernes, de classe et aux normes internationales. AeroCo est une société congolaise animée en majorité par des Congolais qui, auparavant, ne connaissaient pas ces métiers et qui font tourner des aéroports dans le cadre d'un partenariat avec des sociétés françaises. Ce succès est lié à la professionnalisation, à la formation des personnes.

Et quels seraient vos motifs d'inquiétudes ?

Dans le cadre de la gestion courante aéroportuaire, des inquiétudes il n'y en a pas beaucoup. Nous sommes des professionnels. Nos préoccupations sont liées d'une part au vieillissement et à l'obsolescence des installations et des équipements qu'il faudra réparer, voire renouveler, et d'autre part par le fait de trouver les solutions pour ouvrir la nouvelle aérogare de Pointe-Noire. Ceci est en cours. Cela sous-entend un niveau de charge de gestion élevé et maximal dans un contexte économique difficile. Ce n'est pas vraiment une inquiétude en tant que telle, mais en 2017 nous allons devoir continuer à être également très attentif à notre gestion vu le poids des charges fixes au sein d'AeroCo, sans oublier notre trésorerie qui s'est fortement dégradée.

Vous évoquez la nouvelle aérogare de Pointe-Noire inaugurée depuis plus d'un an, mais qui n'est toujours pas fonctionnelle. Quelles en sont les raisons et quelles sont vos perspectives de développement ?

Il y a un équipement vital qui manque dans cette aérogare. Il s'agit de la station d'épuration des eaux usées. Dans le cadre de l'exécution d'un marché, cette station est en cours de construction. Une stratégie est imaginée pour une ouverture d'ici le mois de mai 2017. Les choses sont en très bonne voie.

Pour ce qui est de notre mission de développement, nous réalisons des études de marché et sommes en contact avec des compagnies qui pourraient venir investir au Congo ou qui pourraient ouvrir des lignes sur le Congo. Nous discutons aussi avec des compagnies qui sont déjà installées ici et qui envisagent d'ouvrir des fréquences supplémentaires.

Le deuxième cap du mot « développer », c'est l'ouverture d'autres services dans les aéroports. C'est-à-dire l'augmentation des commerces en aérogare. Nous avons déjà progressé puisque nous avons des points de ventes comme le *duty-free*, un bar-restaurant, une agence de change, une banque, des bureaux d'informations touristiques, une agence de voyage, etc. Mais il faut aller plus loin comme une pharmacie, l'accueil en hôtellerie, augmenter nos bars-restaurants, etc. L'aéroport est une vitrine, un endroit de vie. Il faut que les voyageurs disposent, ici comme ailleurs, de l'ensemble des services nécessaires et indispensables à leur voyage.

PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN BANZOUZI MALONGA



TRABEC Sarl



SHANTUI
VALUE THAT WORKS™



中国重汽
SINOTRUK

Ventes d'Engins, Camions et Pneus
Location de Matériel

Pièces de Rechange d'origine
et Service après-vente

Direction et Garage :
Mont Kamba R.N.1

Bureau Commercial :
Route de l'Aéroport

Tél : 06 661 53 93 / 94
trabec@trabec.com
www.trabec.com






















Transport ferroviaire



Chemin de fer Congo-Océan : des difficultés multidimensionnelles à résoudre



La voie du Chemin de fer Congo-Océan est jalonnée de nombreux écueils et des travaux de réhabilitation sont devenus urgents pour la remettre à niveau. C'est le cas du matériel roulant, mais aussi des superstructures nécessaires à son fonctionnement, qui nécessitent des financements importants. Le point sur ce dossier.

Il est de notoriété publique que le Chemin de fer Congo-Océan (CFCO) est caractérisé depuis ces dernières années par des difficultés de fonctionnement multidimensionnelles, notamment techniques. On relève un faible taux de disponibilité des locomotives et wagons. En effet, en 2015, sur une quarantaine de locomotives au parc, à peine la moitié était disponible, pour une moyenne quotidienne de quatorze locomotives dans les trains. Même tableau pour les locomotives de manœuvre, avec seulement douze locomotives au parc, pour une moyenne journalière de seulement trois locomotives disponibles. Quant aux matériels remorqués, on comptait au cours de la même année environ 800 wagons disponibles (sur un parc de 1 035 wagons) dont l'âge moyen est d'une quarantaine d'années. Le manque de pièces de rechange est la principale cause de la dégradation du matériel roulant. D'où de nombreux incidents. Ainsi, au cours de l'année 2015, environ 306 incidents survenus sur le matériel de traction ont été recensés, et à peu près autant sur le matériel tracté. Détresses, patinage, déraillements, début d'incendies, désaccouplement de boyaux, etc., sont le lot quotidien du CFCO. L'état de la voie est aussi très préoccupant : « L'infrastructure est instable en plusieurs endroits, surtout au niveau des ouvrages d'art. La superstructure est fragilisée par de nombreuses cassures de rails et de points singuliers – rails usés, traverses métalliques cassées et fortement cintrées, éboulis, etc. – qui suscitent des ralentissements temporaires », notait M. Raoul Essou, le DG du CFCO, en fin d'année dernière. Une situation qui est encore loin de s'améliorer.

Une activité à la baisse

Naturellement, ces difficultés techniques ont gravement affecté les performances commerciales, qui se sont notamment traduites par une diminution du tonnage transporté ces deux dernières années. Ainsi, sur un trafic prévisionnel estimé à 600 000 voyageurs et 1 100 000 tonnes des marchandises à transporter en 2014, les réalisations ont été de 517 290 voyageurs et 822 394 tonnes de marchandises. Soit un taux de réalisation de respectivement de 86,22% en voyageurs et 74,76% en marchandises par rapport aux prévisions. Comparés aux résultats de l'année 2013, les trafics ont connu respectivement une baisse de 9,91% en voyageurs et 16,33% en marchandises, indiquent les statistiques du CFCO.

La situation est quasiment similaire en ce qui concerne l'année 2015. En effet, selon les statistiques en notre possession, sur un trafic prévisionnel estimé à 582 000 voyageurs et 1,095 million de tonnes de marchandises à transporter entre janvier et novembre 2015, un peu plus de 374 000 voyageurs et environ 729 000 tonnes de marchandises seulement ont été transportés. Soit un taux de réalisation de 64,36% en voyageurs, et 66,62% en marchandises par rapport aux prévisions. Si l'on compare avec les réalisations de l'année 2014 sur la période considérée (de janvier à novembre), on remarque que les trafics ont baissé de 21,30% pour les voyageurs et de 3,57% pour les marchandises.

Des financements nécessaires

Quant à l'exercice 2016, le CFCO avait adopté un budget arrêté à 34 milliards de francs CFA, avec un résultat net prévisionnel bénéficiaire de 300 millions de francs CFA. Cependant, il n'est pas exagéré d'affirmer que du fait des troubles qui affectent le trafic sur la voie dans sa partie du département du Pool, le résultat de fin d'année 2016 sera très probablement pire que celui des deux précédentes années. Le préjudice commercial,

« Il y a lieu de rappeler que de nombreuses contrées, de nombreux bourgs ne sont pas accessibles par la route et sont plutôt traversés par le chemin de fer. »

technique et social dû aux actes de sabotage de la voie dans la zone ferroviaire du Pool est évalué à environ 7 milliards de francs CFA.

Pour l'exercice 2017, le CFCO a prévu un budget de 31,191 milliards de francs CFA. Mais en dépit de cette situation plus que préoccupante, l'Etat congolais, unique actionnaire et propriétaire du CFCO, s'investit dans la recherche de financements extérieurs pour réhabiliter ou acquérir le matériel roulant et reconstruire les infrastructures. Les recherches de financements sont orientées vers des partenaires chinois, belges, italiens et sud-coréens... pour un montant global d'environ 1 000 milliards de francs CFA. Réunis en conseil d'administration le 14 décembre 2015, les administrateurs ont été informés de la mobilisation effective des fonds belges. « La réception des matériels en attente dans les dépôts des fournisseurs est subordonnée à la signature de la convention d'établissement en cours de traitement au ministère de l'Economie et

du Développement industriel », indiquait le communiqué final diffusé à l'issue de ce conseil d'administration.

En ce qui concerne le financement italien, le processus de mobilisation est en cours de formalisation, tandis que les négociations se poursuivent encore à propos du financement chinois. Les montants de ces financements n'ont pas été indiqués à la presse. Ils vont servir principalement à la remise à niveau de l'outil ferroviaire, ce qui permettra la modernisation de l'ensemble du réseau. « Cette modernisation pourra, selon les études menées, s'effectuer en deux phases suivant le principe ci-après : réhabilitation et amélioration des tracés Pointe-Noire/Nkayi et Mont Belo/Makabana, reconstruction des tracés Nkayi/Brazzaville et Makabana/Mbinda... Ces travaux réalisés, les trains de marchandises pourront circuler à plus de 70 km/h, et ceux des voyageurs à 100 km/h », indiquait M. Raoul Essou lors du forum « Investir au Congo Brazzaville ».

En dépit du fait que la route Pointe-Noire/Brazzaville a détourné une part significative du trafic du chemin de fer, il y a lieu de rappeler que de nombreuses contrées, de nombreux bourgs ne sont pas accessibles par la route et sont plutôt traversés par le chemin de fer. Ce sont là autant de voyageurs qui restent fidèles à ce moyen de transport pour accéder facilement à leur destination. Mieux, le chemin de fer demeure le moyen de transport idéal pour les forts tonnages, en rapport au coût par kilomètre. Les acteurs économiques sont en attente de sa réhabilitation.

JEAN DE LA HAUTE



Transport fluvial



À l'ombre de la grande époque de l'Agence transcongolaise des communications

Le transport fluvial a été l'un des maillons de l'Agence transcongolaise des communications (ATC), créée en 1969 après le retrait du Congo de l'Agence transéquatoriale des communications (Atec) qui regroupait le Congo, la Centrafrique, le Tchad et le Gabon. L'Atec, qui était l'épine dorsale des communications dans l'AEF, assurait l'entretien de la route Fort-Lamy (N'Djaména)-Bangui et des voies d'eau internationales et nationales du Congo et de la Centrafrique, ainsi que l'exploitation des ports de Brazzaville, Pointe-Noire, Libreville, Bangui et du Chemin de fer Congo-Océan (CFCO).

Le transport fluvial exploitait les voies navigables de la partie septentrionale du Congo qui comprenait les rivières de la Cuvette congolaise sur 2 200 km, à savoir la N'Kéni, l'Alima, le Kouyou, la Likouala-Mossaka, la Likouala-aux-Herbes, l'Ibenga, la Motaba et le canal d'Epéna (liaison Impfondo-Epéna), la rivière N'Goko sur 188 km, la Sangha et la Haute-Sangha de Mossaka à Nola sur 781 km. La scission-dissolution de l'Agence transcongolaise des communications par l'ordonnance n° 1-2000 du 16 février 2000 a sonné le glas du transport fluvial au Congo, dont les célèbres bateaux Ville d'Impfondo et Ville de Mossaka, fleurons de la flotte navale sillonnant les rivières du Congo,

sont à jamais classés dans la mémoire des Congolais. L'article 4 de cette ordonnance prévoyait que les actifs du Chantier naval et transports fluviaux (CNTF) faisant anciennement partie de la direction des voies navigables et transports fluviaux de l'ex-ATC devaient être, soit vendus aux enchères, soit cédés à une société de référence de transport fluvial à constituer. Dans ce cadre, le gouvernement a autorisé la création d'une société anonyme et unipersonnelle dénommée Socatraf SAU, par décret n° 2013-220 du 30 mai 2013, qui tarde à ce jour à entrer en activité.

Quel est l'état des lieux actuel du transport fluvial ?
Actuellement, le transport fluvial fonctionne

Hôtel Azur International

au bord de l'océan et à deux pas du centre ville



Restaurant-Bar L'ABRI-CÔTIER

en bord de mer

Spécialités de fruits de Mer et Grillades

Réservations au
05 761 68 42 / 05 557 66 80

Cocktails • Banquets • Traiteur • Séminaires • Mariages
• Billard • Tennis • Piscine entièrement rénovée

RÉSERVATIONS

HÔTEL AZUR INTERNATIONAL
Tél. : 00 (242) 222 94 02 72 / 222 94 23 85 / 05 761 68 42
reservation@hotelazurinternational.cg

Email : contact@hotelazurinternational.cg • Site internet : www.hotelsazur.cg

Okapi Manufacturing

Établie depuis 2013, OKAPI « MANUFACTURING » est spécialisée dans le design et la manufacture de pavements de haute qualité destinés à l'extérieur. Toute notre production est produite exclusivement dans notre atelier situé à Pointe-Noire (Congo-Brazzaville) avec notre technique exclusive combinant les matériaux locaux avec le meilleur des technologies avancées. Notre équipe en pleine croissance offre des solutions à la fois pour des projets commerciaux de grande envergure tout comme pour des clients privés avec le même professionnalisme. Notre engagement pour l'excellence est fondamental dans l'exécution de nos projets. Nous accompagnons le client tout au long du processus et nous respectons au maximum les délais de réalisation et le budget. OKAPI « MANUFACTURING » travaille avec la technologie de pointe brevetée en Russie Siström.

Vue Blanche
Century Motors
Jardin & Piscine
Park & Shop



okapi

Atelier à Pointe-Noire Tel : +242056075155 / +242055005560

Email : okapisarl@live.com / site Web : www.okapi.com.cg

FB: OKAPI Congo



Le transport fluvial est assuré par des « ba-
leinières » qui sont des grandes pirogues
motorisées et des bateaux pouvant pousser
des barges de 180 tonnes à 500 tonnes, ap-
partenant à une vingtaine d'entreprises. La
navigation a lieu de juin à décembre sur les
deux axes. Toutefois, sur l'Oubangui, elle
se poursuit tant bien que mal entre janvier
et mai. Le voyage au départ de Brazzaville
dure en moyenne six à sept jours sur Oues-
so, et quinze jours sur Bétou.

**Qu'en est-il des autres axes des voies
navigables ?**

En l'absence d'entretien des cours d'eau,
certains axes ont été abandonnés, rédui-
sant ainsi à l'enclavement un bon nombre
de zones joignables uniquement par piro-
gues. C'est le cas de la Likouala-aux-
Herbes jusqu'à Epéna, de la Likouala-
Mossaka jusqu'à Tokou et Makoua, de la
Motaba jusqu'à Dongou, et de la Libenga
jusqu'à Enyéélé. Sur l'Alima persiste éga-
lement le problème de l'ensablement de
l'embouchure en période de basses eaux.
Outre le manque d'entretien des cours
d'eau, économiquement, certains axes ne
présentent plus d'intérêt pour les transpor-
teurs fluviaux, tout le fret à la montée et à
la descente étant capté par la route récente.

JEAN-JACQUES SAMBA



uniquement sur deux axes : sur la Sangha de
Brazzaville à Ouessou, et sur l'Oubangui de
Brazzaville à Bétou. L'axe de Ouessou n'a
de fret constitué de bois qu'en direction de



Brazzaville, la route ayant capté le reste, à
l'exception des produits pétroliers mais dont
l'essentiel provient du Cameroun pour les
besoins de l'exploitation forestière. L'axe
de Bétou achemine la quasi-totalité des
approvisionnements du département de la
Likouala en provenance de Brazzaville, en
l'absence de routes totalement praticables et
d'un seul tenant ; la circulation étant entre-
coupée par trois bacs, celui de Pokola sur
la sangha, de Bissambi sur la Motaba et de
Sambala sur l'Ibenga. Sur cet axe sont trans-
portés le bois, l'arachide, le maïs, l'huile de
palme et le fofou provenant de la RDC, les
exportations de la RCA ayant tari du fait de
la situation difficile de ce pays.



TRANSIT EXPRESS

**AUXILIAIRE DE TRANSPORT
COMMISSIONNAIRE EN DOUANE**

Dédouanement Import-Export (Maritime et Aérien)

Entreposage et Transport




Brazzaville +242 06 661 08 80
texbrazza@yahoo.fr



**Notre Equipe joint
Expérience et Dynamisme
à votre Service**

Votre Satisfaction demeure notre Crédo

RCCM CG PNR/10B 1432
NIU M2006110000425100
Siège Social
Pointe-Noire
BP: 4674/tél: +242 06 879 79 79
contact@text-congo.com



Dolisie +242 06 897 03 03
texdolisie@yahoo.fr

Pointe-Noire : une économie dynamique basée essentiellement sur l'activité pétrolière

L'histoire retient le 22 mai 1922 comme date de naissance officielle de la ville de Pointe-Noire, qui tire son nom de la traduction en français de *Ponta Negra*, nom donné par les explorateurs navigateurs portugais à l'endroit d'implantation de la ville, au moment de la « découverte » des côtes congolaises et angolaises à la fin du XV^e siècle. De *Ponta Negra*, découle le nom des habitants de la ville, les Ponténégrins.

La ville avait déjà pris forme bien avant 1922, quand le lieutenant de vaisseau Cordier, commandant du « Sagittaire », s'installa à Ndjndji, actuelle Pointe-Noire, après avoir signé le 23 mars 1883 un traité de protectorat avec le roi Ma Loango. C'était sur instruction de Pierre Savorgnan de Brazza qui s'était installé trois ans auparavant à Mfoa, l'actuelle Brazzaville, et qui l'avait chargé de conquérir les terres de l'Atlantique. Le choix du lieutenant Cordier ne fut pas un hasard. Fin limier et navigateur averti, Cordier s'était tout de suite aperçu des atouts naturels du site qu'il avait choisi pour y ériger un port autour duquel serait bâtie la future ville. Aujourd'hui, ces atouts constituent la base du développement historique et socio-économique de Pointe-Noire.

Il est important de noter qu'à partir de 1949, jusqu'au vote de l'Assemblée territoriale du 28 novembre 1958, Pointe-Noire fut la capitale du Moyen-Congo, pendant que Brazzaville était celle de l'Afrique équatoriale française (AEF). Ainsi, Pointe-Noire a abrité le siège du gouverneur, du chef du territoire et de l'Assemblée territoriale, et les services administratifs dont la plupart étaient dans le bâtiment de l'hôtel Otino où se trouve actuellement la préfecture.

Profitant de la situation géophysique qui constitue un avantage comparatif par rapport aux autres villes du pays et de la sous-région, Pointe-Noire s'est imposée comme la capitale économique du Congo, qui procure et rassemble en même temps l'essentiel de la richesse du pays. Sa situation géographique a favorisé l'implantation d'un port maritime en eau profonde, à la croisée des grandes voies de navigation internationale, qui sera relié à l'hinterland par le Chemin de fer Congo océan (CFCO) dont les travaux de construction furent lancés à Pointe-Noire le 6 février 1921 par Jean-Victor Augagneur. Puis Raphaël Valentin Marius Antonetti inaugura la voie ferrée le 10 juillet 1934.

Le port, le CFCO, la mer et ses ressources

(produits halieutiques, pétrole et sites touristiques), la proximité du Mayombe (avec son bois et ses minerais) de la frontière avec le Cabinda – cette province angolaise utilisant le port de Pointe-Noire pour ses importations et ses exportations –, et enfin une industrie encore embryonnaire sont les principaux atouts de l'économie de la ville de Pointe-Noire. Mais l'économie de la deuxième ville du Congo, qui compte un peu plus d'un million d'habitants, repose essentiellement sur l'exploitation du pétrole, la principale ressource du pays sur laquelle se sont construites les différentes industries parapétrolières ou manufactures.

Un secteur très impacté par les baisses des cours

C'est en 1958 que fut attribué le premier permis pétrolier marin à l'Association Mobil et à la Société des pétroles d'Afrique équatoriale française (Spaef), devenue Elf-Congo en 1969. Celle-ci réalisa le premier forage qui aboutit à la découverte du gisement de la Pointe-Indienne. Au début des années 1970, l'exploitation du pétrole constitue sans conteste la base de l'économie de la ville de Pointe-Noire et finalement du Congo. Outre Elf-Congo et Agip SPA, l'histoire du pétrole au Congo retiendra les noms des sociétés Mobil, Getty-Oil, Oxy, Esso, Shell, Texaco, Conoco, Amoco, Zetah-Oil, Naphta-I, Petrol Corporation, CMS-Nameco, Perenco, Total E&P Congo, Eni Congo et Chevron, mais également des gisements de la Pointe-Indienne, Émeraude, Madingo-Marine, Likouala, Sendji, Loango, Zatchi, Yanga, Tchendo, Likalala, Libondo, Tchibouéla, le célèbre Nkossa, Kombi, Tchibouéla, Litanzi, Kitina, Yombo, Sounda, Loussima, Tchibéli, et enfin Moho-Nord.

Sept sociétés installées à Pointe-Noire – ayant pour activités l'exploration, l'exploitation et la production pétrolière – sont inscrites à Unicongo : il s'agit de Total E&P Congo, Eni Congo, Chevron Overseas, Pe-



renco, Congo REP, Péro Kouilou et Soco EPC. Elles produisent en moyenne 300 000 barils/jour, avec un pic de 350 000 barils/j en janvier 2016. Elles emploient directement près de 1 400 personnes. L'Union compte 25 membres regroupés dans la fédération des parapétroliers, qui regroupe des sociétés dont les activités sont intimement liées au pétrole.

Ces deux dernières années, l'économie de la ville de Pointe-Noire a été ébranlée par la chute des cours du baril du pétrole de plus de 50%. Ceci a fortement impacté les entreprises des secteurs pétrolier et parapétrolier et l'ensemble de l'économie locale et nationale, provoquant une baisse générale de l'activité dans tous les secteurs. On note ainsi des diminutions très fortes de chiffre d'affaires de 2015 à 2016 pour les entreprises les plus impactées, avec des taux autour de -60% comme dans le BTP, accompagnées d'importants licenciements, de l'ordre de 2 300 agents dans le secteur parapétrolier pour les deux dernières années, et à peu près 1 500 agents pour le secteur pétrolier pendant la même période.

Les sociétés pétrolières mettent en œuvre, à divers degrés, des politiques sociétales à travers des soutiens aux activités communautaires, notamment par la construction

d'infrastructures d'intérêt communautaire concourant à la vie socio-économique de la ville et du département du Kouilou, et même à Brazzaville, avec Total E&P qui soutient l'École nationale supérieure polytechnique (ENSP) de l'université Marien-Ngouabi. Pour l'ensemble des sociétés pétrolières, les projets sociétaux et volontaires se chiffrent chaque année à plus de 5,1 milliards de francs CFA. Dans le secteur pétrolier, on note la présence à Pointe-Noire d'une raffinerie de pétrole (La Congolaise de raffinage), une société publique de plus de 20 milliards de francs CFA de capital. Avec une capacité technique de traitement de 1 million de tonnes de brut par an, la Coraf est essentiellement tournée vers la satisfaction des besoins nationaux en produits pétroliers, dont la couverture exige dans certains cas des importations complémentaires, notamment en produits légers. En 2016, la raffinerie a fourni à la ville 175 tonnes/jour en super, 362 tonnes/jour en gasoil, et 56 tonnes/jour en jet.

Le port de Pointe-Noire, support de l'import-export congolais

A côté du secteur pétrolier, le Port autonome de Pointe-Noire (PANP) et tous les services connexes constituent des poumons



de l'économie de la ville. Environ 38 entreprises membres d'Unicongo y exercent des activités gravitant autour de ce port. Ce sont des entreprises de transit, accostage, shipchandler, transport, messagerie, etc., parmi lesquelles la plus importante est Congo Terminal, une entreprise du Groupe Bolloré. Les chiffres d'affaires de ces entreprises varient entre 500 millions et 20 milliards de francs CFA par an en fonction de leur taille. Le PAPN emploie directement environ 400 personnes et réalisait un chiffre d'affaires de près de 45 milliards de francs CFA en 2015. Tandis que le Groupe Bolloré Logistique Congo, qui inclut Congo Terminal, emploie un effectif de 1 900 personnes, dont plus de la moitié travaille dans le port. En y ajoutant le personnel des autres sociétés exerçant dans le port, on peut aisément imaginer les milliers de personnes qui, chaque jour, franchissent l'entrée du port pour diverses activités.

Congo Terminal affiche un capital de 40 milliards de francs CFA et celui de Bolloré Transport & Logistics s'élève à 503,295 millions de francs CFA. De 2009 à 2016, Congo Terminal a investi environ 300 millions d'euros, et pour la seule année 2016, le montant des investissements de Bolloré Congo s'élève à 34 milliards de francs CFA. Le PAPN est la principale porte d'entrée et de sortie de l'import-export du Congo. Ces dernières années, son trafic a été d'un peu plus de 16 millions de tonnes/an. Ses investissements de l'année écoulée se sont élevés

à environ 24 milliards de francs CFA. Ils ont essentiellement impliqué les entreprises des BTP de la place de Pointe-Noire.

Le chemin de fer : un maillon important de l'économie locale

Pendant longtemps, le Chemin de fer Congo-Océan (CFCO) a été considéré comme l'épine dorsale de l'économie congolaise. Il a rythmé la vie économique de la ville, bien avant que le pétrole ne lui ravisse la vedette à la fin des années 70. C'était quasiment l'unique voie de transport terrestre entre Pointe-Noire et Brazzaville jusqu'à l'inauguration récente de la route entre les deux villes. Au début de la décennie 90, le CFCO a commencé à connaître un déclin en raison de difficultés multiples : dégradation des infrastructures (voies et bâtiments), insuffisance et mauvais état du matériel de traction, tensions de trésorerie,



etc., et la guerre civile de 1997 a enfoncé le clou de la décadence. Depuis lors, le CFCO peine à se relever. N'empêche, le Chemin de fer continue à participer de façon significative à l'économie de la ville de Pointe-Noire. D'autant plus que l'entreprise emploie actuellement environ 3 000 personnes réparties le long de la voie, dont près de la moitié travaille à Pointe-Noire, principalement au très célèbre dépôt du KM4. Le budget prévisionnel 2016 du CFCO était arrêté à 34,1 milliards de francs CFA.

Une industrie embryonnaire

Il n'est pas exagéré de dire que le secteur industriel de la ville de Pointe-Noire est encore embryonnaire au regard du nombre d'usines installées et de la diversité des branches qu'il concerne. Cette industrie souffre des déficiences des infrastructures de base (eau, électricité...), des coûts fonciers qui explosent et de la concurrence déloyale des produits d'importations frauduleuses, notamment de consommation courante. La fédération Industrie d'Unicongo compte 44 adhérents dans diverses branches, allant des fabriques de boissons aux armements de pêche, en passant par la métallurgie. Parmi ces industries, il y a une fabrique de farine de blé, la Minoco, qui emploie environ 110 personnes avec un capital de 3,2 milliards de francs CFA. La tendance pour l'année 2016 est une baisse d'activité de 20% pour cette usine, en raison des importations de farine de blé, souvent de qualité moindre et à des coûts comparativement très bas.

Deux brasseries de bières et boissons gazeuses sont installées à Pointe-Noire : Brasco et Bralico. La Brasco emploie plus de 1 400 personnes en emplois directs et indirects, dont plus du tiers à Pointe-Noire. Cette société a créé une Fondation en 2011 afin de répondre aux demandes de soutien dans trois domaines sociaux sélectionnés : la santé, l'éducation et l'environnement, cette autre manière de participer à la vie socio-économique appréciée des Ponténégrins. Pour sa part, Bralico compte 200 emplois directs et 180 intérimaires. A sa création, l'investissement était évalué à 27 milliards de francs CFA.

Pointe-Noire compte aussi deux fabriques d'eaux minérales : la société Plasco – la plus ancienne, qui produit l'eau sous l'appellation Mayo – et la société Global Développement SARL qui a sur le marché l'eau Globaline. A cause de la forte baisse du pouvoir d'achat, des problèmes de distribution à l'intérieur du pays et des importations frauduleuses, l'activité du secteur industriel « boissons » à Pointe-Noire est en baisse de 5% en 2016 en moyenne. En effet, cette année a connu une explosion des importations frauduleuses des boissons gazeuses en provenance du Cabinda, favorisée par la forte chute du cours du kwanza, la monnaie angolaise, avec entre autres conséquences le manque à gagner en

recettes fiscales d'environ 500 millions de francs CFA par mois.

La pêche maritime est dominée par une flotte chinoise de 23 bateaux dont les méthodes de pêche sont on ne peut plus douteuses, avec une surexploitation dangereuse des ressources disponibles, menaçant ainsi le renouvellement des ressources halieutiques. Malheureusement, il est difficile d'obtenir les statistiques de la part des entreprises... On relève toutefois que la pêche maritime artisanale participe énormément à la couverture de la demande de la ville de Pointe-Noire, qui ne peut plus se passer des importations de poissons, de plus en plus importantes.

Liée au secteur pétrolier, l'industrie métallurgique de la ville de Pointe-Noire subit directement l'impact de la baisse du cours du baril de pétrole. On peut toutefois citer dans ce secteur la présence d'Aluongo, réputée pour ses produits en aluminium : les tôles ondulées et les articles ménagers. Aluongo, un des membres d'Unicongo, compte plus de 65 employés et affichait un chiffre d'affaires de 13,5 milliards de francs CFA en 2014, son budget prévisionnel de l'année dernière ayant été d'environ 16 milliards de francs CFA. Aluongo a été racheté par Yeshi Group en 2008. D'autres unités de fabriques de tôles ondulées sont installées à Pointe-Noire, mais ne sont pas membres à Unicongo.

Toujours dans ce chapitre de l'industrie, on ne peut passer sous silence la Cimaf, une usine de production de ciment installée dans le district de Hinda, à une trentaine de kilomètres de Pointe-Noire. Inaugurée en mars 2016, elle présente une capacité annuelle de 500 000 tonnes, extensible à 1 million de tonnes. Environ 35 milliards de francs CFA ont été investis dans la construction de cette usine qui emploie 200 personnes. On note aussi à Pointe-Noire la présence d'Unibeco, une unité d'ensachage de ciment qui a une capacité de 100 000 tonnes/an.

Le tourisme, un secteur bien en deçà du potentiel de la ville

Malgré l'existence d'un potentiel indéniable le long de la côte à Pointe-Noire, le secteur touristique est encore sous-exploité. Sa mise en valeur passe par l'aménagement des sites et la valorisation du patrimoine culturel, traditionnel et historique. D'après les dernières statistiques officielles en notre possession (2012), on dénombrait 278 établissements hôteliers à Pointe Noire, avec une forte emprise de l'informel.

L'économie forestière, une présence indéniable

L'économie forestière de la ville de Pointe-Noire est caractérisée par la présence d'environ cinq scieries industrielles, appartenant aux sociétés Cicofor, Afriwood, Miraf, Kimbakala, Nouvelle Cofibois. On se saurait oublier la Société nouvelle des bois imprégnés, qui produit des poteaux électriques avec l'eucalyptus, dans son usine qui possède une capacité de production de 100 000 poteaux par an, dont une partie est exportée. Un autre fait qui ne pourrait passer inaperçu, c'est l'arrêt de l'activité de l'Eucalyptus fibre du Congo (EFC). Cette société de production de copeaux a une usine dans le port de Pointe-Noire, réduite au silence, et des vastes plantations d'eucalyptus qui demeurent impressionnantes en dépit des ravages des propriétaires fonciers et des exploitants frauduleux.

Mali : une économie résiliente



Le Mali reste très exposé au climat d'instabilité géopolitique qui prévaut dans la région sahélienne. Pourtant ses indicateurs macro-économiques confirment la croissance de son produit intérieur brut (PIB), conséquence logique d'un rebond quasi mécanique après les années de crise. Le pays peut aussi s'appuyer sur son potentiel agricole et minier, mais doit toujours faire face à une pauvreté endémique et au spectre de l'insécurité alimentaire.

Vue générale de Bamako, la capitale malienne.

Bienvenue au Soudan ! Oui, c'est bien ainsi qu'était accueilli le visiteur qui découvrait le Mali à une époque où ce pays était encore une colonie française, avant 1960. Un « Soudan français » qui devint ensuite la République du Soudan au sein de la Communauté française (*) à l'issue d'un référendum organisé en septembre 1958. Puis, l'année suivante, d'une brève alliance avec le voisin sénégalais naquit la Fédération du Mali, avant que le pays ne devienne réellement indépendant en septembre 1960. Histoire contemporaine d'un pays, d'une région qui, bien avant ces périodes, eut une influence majeure pendant la période de l'empire du Mali (ou empire Mandingue) entre le XII^e et le XVI^e siècle, sur une zone qui allait du Sahara à la forêt équatoriale, et jusqu'à l'océan Atlantique.

Point de jonction entre l'Afrique du Nord et la partie subsaharienne du continent, le Mali actuel s'étend sur plus de 1,2 million de km² et partage des frontières avec pas moins de sept pays (**). Sa population constitue une grande mosaïque d'origines au sein desquelles émergent les Bambaras, qui représentent près du tiers de la population et dont la langue est parlée par environ 80% des locuteurs. Ces derniers sont présents dans le sud du pays, au même titre que les Malinkés (qui leur sont très proches sur le plan culturel comme linguistique), les Soninkés (présents aussi au Sénégal, en Mauritanie et en Guinée-Bissau), les Sénoufos (que l'on retrouve au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire), mais également les Peuls (présents dans une quinzaine de pays africains, principalement en Afrique de l'Ouest et jusqu'au Soudan actuel) et bon nombre d'autres communautés (Dogons,



Le président Ibrahim Boubacar Keïta.

Khassonkés, Songhais, etc.). Au nord du pays, qui concentre environ 10% de la population et dont les deux tiers sont essentiellement désertiques, vivent des peuples nomades ou semi-sédentaires, à l'instar des Touaregs et des Maures, d'origine berbère.

De l'indépendance à la guerre

Cette diversité géographique et humaine a constitué un réel atout pour le pays, incarné notamment par son attractivité touristique. Ceci jusqu'à l'aube des années 2010 où le Mali s'est trouvé au cœur de conflits géopolitiques dont les ressorts dépassent le cadre de ses frontières. Force est cependant de constater que le paysage politique malien a toujours connu des soubresauts, et ce dès la fin des années 1960 lorsque Modibo Keita – premier président du Mali indépendant, panafricaniste convaincu et proche du bloc soviétique – fut renversé par un coup d'Etat

perpétré par Moussa Traoré. Ce dernier, de formation militaire, institua un régime de fer qui allait se traduire par l'instauration d'un parti unique – l'Union démocratique du peuple malien (UDPM) – et bon nombre de restrictions au plan des libertés individuelles. Puis, en 1991, un nouveau coup d'Etat dont le principal instigateur fut Amadou Toumani Touré, allait destituer Moussa Traoré. L'année suivante, au terme d'une Conférence nationale suivie d'élections législatives, Alpha Oumar Konaré prit les rênes de la présidence, jusqu'au retour d'Amadou Toumani Touré en 2002. Au terme d'un mandat caractérisé par une alliance avec un large éventail de partis politiques malien, le président en exercice a été réélu en 2007.

Las, en mars 2012, un nouveau coup de force, mené par Amadou Sanogo à la tête du Comité national pour le redressement de la démocratie et la restauration de l'État, va à nouveau rebattre les cartes. D'autant que la même année éclate une nouvelle rébellion touarègue dans le nord du pays. Nouvelle rébellion, car les revendications d'autodétermination du peuple touareg remontent au début du XX^e siècle. En jeu, l'indépendance de l'Azawad, un territoire quasi désertique situé dans au nord du pays. Mais en cette année 2012, le contexte géopolitique de la région est chaotique. Un an avant, dans la foulée de l'avènement des Printemps arabes, l'insurrection libyenne a commencé à étendre sa zone d'influence au Nord-Mali avec l'alliance d'indépendantistes touaregs et de différentes milices islamistes. Dans ce contexte, une nouvelle tentative de coup d'Etat est perpétrée, qui échoue, mais le Mouvement national pour la libération

Le Mali en chiffres

- Population : 17,47 millions hab.
- Croissance PIB 2015 : 6,1%
- Répartition PIB par secteurs d'activité
 - Primaire : 41%
 - Secondaire : 19,3%
 - Tertiaire : 39,8%
- Taux d'inflation : 1,4%

Données 2015, sauf population, estimation 2016.
Sources : CIA World Factbook



de l'Azawad (MNLA) et des groupes salafistes s'emparent des villes de Kidal, Gao et Tombouctou. La guerre du Mali est enclenchée, qui va notamment se traduire par l'intervention de la France via l'opération Serval (qui sera suivie des opérations Epervier et Berkane), et celle de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (Cédéao) dans le cadre de la Mission internationale de soutien au Mali sous conduite africaine (Misma). Il faudra attendre les Accords d'Alger en 2015 pour que la situation s'apaise, même si l'insécurité est encore très prégnante dans le nord du pays. Aujourd'hui, c'est Ibrahim Boubacar Keïta qui préside aux destinées du pays. Depuis son élection en août 2013, trois Premiers ministres se sont succédés, dont le dernier en date, Modibo Keïta depuis janvier 2015, qui avait déjà occupé cette fonction en 2002.

Insécurité, mais croissance au rendez-vous

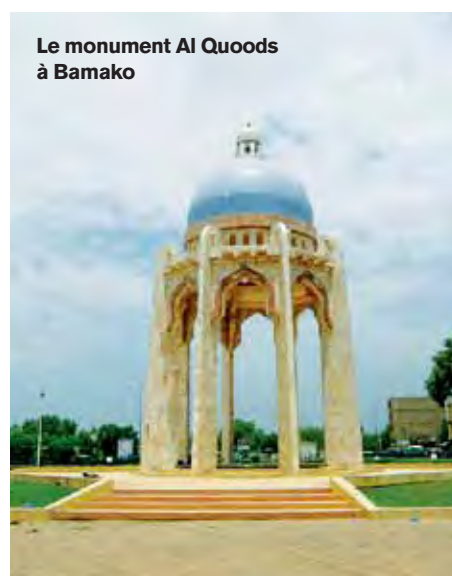
Bien évidemment, ces troubles politiques sont de nature à influencer sur l'activité économique. Le tourisme, qui, en dépit d'infrastructures suffisantes a longtemps représenté un levier de croissance, est en grande difficulté. Aujourd'hui, si nul ne se risque à pérégriner dans le nord du Mali, c'est l'ensemble du territoire qui reste fragilisé par la situation sécuritaire, et plus particulièrement par les représentations négatives qu'elle véhicule dans l'esprit des voyageurs. Les attentats perpétrés à Bamako en mars 2015 dans un bar fréquenté par des expatriés, et celui de novembre de la même année au sein de l'hôtel Radisson Blu ont forcément influencé les esprits, et par conséquent les recettes touristiques, y compris dans le sud du pays, jusqu'alors épargné par ce type d'exactions. Ce coup d'arrêt impacte également de nombreuses activités corrélées au tourisme, souvent informelles, notamment au niveau de l'artisanat local. Pourtant, l'économie malienne avait entamé ce nouveau millénaire sur des bases solides, avec une croissance annuelle moyenne de plus de 5% entre 2000 et 2010. S'en est suivie une inflexion importante entre 2011 et 2013, liée à la crise qu'a traversée le pays, mais aussi à une pluviométrie défailante qui a beaucoup impacté la production agricole. Puis le PIB malien a retrouvé des couleurs en 2014 et 2015, avec des taux de croissance annuels supérieurs à 6%. En cause le retour au calme dans la majeure partie du pays, une hausse des productions agricoles et des cours du coton et de l'or durant cette période. De surcroît, la mobilisation des bailleurs de fonds internationaux a permis de stimuler les investissements publics, avec des conséquences vertueuses pour l'ensemble de l'activité économique. Sans oublier les transferts de fonds de la diaspora malienne, particulièrement vers la région de Kayes, à l'ouest du pays.

Les paradoxes du secteur primaire

Au sein d'un pays essentiellement rural, l'agriculture occupe une place évidemment cruciale dans l'activité économique. Le développement du secteur primaire est notamment appuyé par le Programme gouvernemental d'aménagement (PGA) qui court de 2014 à 2018, visant à aménager quelque 100 000 hectares en faveur de nouvelles zones de production aujourd'hui en jachère, et 15% du budget national est aujourd'hui consacré au soutien à ce sec-



Tombouctou, sur le fleuve Niger, est classée au patrimoine mondial de l'humanité.



Le monument Al Quoods à Bamako

teur. Les engrais sont aussi subventionnés par l'Etat à hauteur de 50%, même si, dans les faits, l'accès à ces aides s'avère parfois compliqué et leurs versements trop tardifs. L'exercice 2016 révèle cependant une production céréalière en hausse de 11% par rapport à l'année précédente, soutenue par une pluviométrie satisfaisante. Le Mali est le deuxième producteur céréalière d'Afrique de l'Ouest après le Nigeria, mais cette manne est pénalisée par des infrastructures de transport en mauvais état, et



Le Mali est le 3^e producteur d'or en Afrique.

freinée dans sa phase de commercialisation par des productions subventionnées issues de France, voire d'Asie, ce qui conduit les industriels maliens à privilégier souvent le recours à l'importation. Paradoxalement, le pays reste ainsi soumis à une insécurité alimentaire qui concernerait plus de trois millions de personnes, soit quasiment un Malien sur six. Le Mali est aussi un grand producteur de coton, le deuxième d'Afrique de l'Ouest. Dans cette filière, la campagne 2016-2017 s'annonce prometteuse avec une hausse prévue de 25% par rapport à l'année précédente, soit un volume estimé à 270 000 tonnes de coton-fibre. Un résultat positif obtenu à la faveur d'une bonne pluviométrie, contrairement à la campagne précédente. En outre, cette production profite de cours actuellement favorables sur les marchés internationaux.

Les promesses de l'or

Or blanc avec le coton, mais aussi or jaune. Le Mali est en effet le troisième producteur aurifère africain après l'Afrique du Sud et le Ghana, pour un volume de production estimé à 50 tonnes en 2015, et à 70 tonnes à l'export si l'on tient compte de la réexportation des ressources des pays limitrophes. Le principal opérateur est le groupe britannique Randgold Ressources, présent sur le site de Loulo-Gounkoto, à

l'ouest du pays, près de la frontière sénégalaise, et sur celui de Morila en partenariat avec le sud-africain AngloGold Ashanti et l'Etat malien (à hauteur de 1%), à 300 km au sud-est de Bamako, mais dont la fermeture est projetée d'ici 2019. Une cessation d'activité prévue initialement en 2013 mais repoussée compte tenu de réserves plus importantes que prévu. Le groupe Endeavour Mining est quant à lui présent sur le site de Tabakoto/Segala et, depuis l'année dernière sur celui de Kofi, dans la région de Kayes. Le potentiel aurifère malien est important et les prospections continuent du côté des grands opérateurs. Au-delà, on dénombre quelque 350 sites d'exploitation minière artisanale qui contribueraient à impliquer un million de personnes, aux dires du ministère des Mines. Un chiffre considérable, mais qu'il est difficile de vérifier réellement. En revanche, il faut noter que les cours de l'or sont à la baisse depuis deux ans, l'onze étant passée de 1 200 dollars US en 2014 à une moyenne de 1 068 dollars prévue en 2016.

Un sous-sol prometteur

Mais le Mali fonde aussi de grands espoirs sur ses réserves de minerai de fer et de bauxite, tout comme sur son potentiel pétrolier et gazier. Au niveau du pétrole, des forages prospectifs ont été effectués, notamment par le groupe Total depuis 2009, qui ont confirmé les attentes en la matière. Toutefois, les sites concernés se situent dans le nord du pays, une zone de tension qui pousse les investisseurs à la prudence et qui pose le problème des coûts de l'acheminement et de la sécurisation des matériels. Sur le plan gazier, il faut noter également la découverte du gisement de gaz d'hydrogène naturel, à Bourakébougou, à une cinquantaine de kilomètres de Bamako. Cette découverte d'hydrogène naturel offre de surcroît un avantage de taille, elle permet de produire de l'électricité sans émettre de CO₂. Son promoteur est un Malien, Aliou Boubacar Diallo, PDG de Petroma, qui a eu pour l'occasion les honneurs du prestigieux *Wall Street Journal*.

Enfin, comme partout dans le monde, le Mali enregistre aussi une progression de son secteur tertiaire, dominé par le commerce, les transports et les télécommunications. Celui-ci contribue à environ 40% du PIB, même si ses marges de croissance restent, là aussi, dépendantes de l'environnement sécuritaire dans le pays.

En termes de perspectives, le Mali doit faire face à de nombreux défis : la nécessité de diversifier son économie, de développer ses infrastructures, d'adopter des réformes structurelles favorables à un meilleur climat des affaires, mais aussi d'intégrer sa jeunesse dans son activité économique, au sein d'un pays qui présente l'un des plus forts taux de natalité au monde. Des défis lourds à relever, mais au regard des incertitudes qui continuent de planer sur la région on est en droit de se demander si le Mali sera totalement maître de son destin.

* Instance fédérale éphémère qui, entre 1958 et 1960, a posé le cadre de l'association entre la France et les Etats de son empire colonial. Elle cessa de fonctionner dans les faits en 1960, lors des grandes vagues d'indépendances africaines.

** L'Algérie, la Mauritanie, le Sénégal, la Guinée, la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso et le Niger.

Les grandes promesses de l'économie numérique

S'affranchir du temps et des distances, partager les savoirs, imaginer de nouvelles formes de développement économique... L'ère du numérique offre toutes ces opportunités mais son accessibilité souffre encore de disparités dans de nombreux endroits du monde. En Afrique, les grands opérateurs soutiennent son développement, attirés par des marges de développement prometteuses. Mais l'impact du numérique sur les économies continentales prendra une autre envergure avec l'essor de *business models* locaux que quelques pionniers ont déjà initié.

Ils sont une quarantaine – formateurs et professeurs dans les métiers des technologies de l'information et de la communication – à pied d'œuvre depuis octobre 2016. Leur mission ? Se préparer à transmettre leur savoir à des milliers de jeunes Congolais dans le cadre de la Grande Ecole du numérique du Congo (GENC). Une initiative qui s'inscrit dans la logique de diversification de l'économie du pays et qui offre de nouvelles opportunités d'apprentissage au plus grand nombre. En effet, les enseignements dispensés par l'école présidée par Nickia Fylla de Saint Eudes sont accessibles sans condition de diplôme préalable. Une démarche saluée par M. Clément Mouamba, Premier ministre, présent avec plusieurs membres de son gouvernement lors de la cérémonie de lancement de l'école, le 17 octobre dernier à Brazzaville, qui confirme que « *le numérique permet de redistribuer les cartes de la réussite sociale et professionnelle pour ceux qui n'ont pas pu accéder à des compétences* ».

Les enseignements doivent être dispensés sur cinq campus, à Pointe-Noire, Ouesso, Oyo, Dolisie, et à Brazzaville, déjà opérationnel. Le Congo pose donc un nouveau jalon dans sa politique de soutien aux métiers du numérique, incarnée depuis 2006 par le campus numérique de l'université Marien-Ngouabi, mais aussi, depuis 2015 par son soutien à l'initiative Tech 25 de la Fondation Bantu-Hub, qui vise à promouvoir l'essor des start-up et, d'une manière plus large, celle des technologies de l'information et de la communication (TIC) au Congo.

De nouveaux outils didactiques

Cette volonté de promotion du numérique est partagée par l'ensemble du continent africain via des projets individuels, des programmes soutenus par les Etats ou des institutions internationales, parfois modestes et localisés, ou de plus grande ampleur. Concept purement mathématique à l'origine, le numérique renvoie aujourd'hui à un environnement économique, à des usages et à des espaces de partage d'informations et de ressources. L'avènement d'Internet a permis de développer les échanges commerciaux, sociaux, mais aussi la transmission de l'intelligence humaine. Aux quatre coins du continent africain, à la mesure des moyens dont ils disposent, les individus, les associations ou les Etats se mobilisent pour rendre plus disponibles les outils du numérique, notamment sur le plan éducatif. Ecoles et universités sont progressivement dotées d'équipements informatiques, avec des engagements gouvernementaux, le soutien d'institutions internationales, mais aussi celui de bon nombre de fabricants ou opérateurs de téléphonie, ou encore des géants du Net (Google, Facebook, etc.). Des soutiens privés qui sont dans une logique de retour sur investissement au regard du marché considérable que représente le continent africain. Du côté des Etats, on a aussi conscience, comme en témoigne l'exemple du Congo cité précédemment, de la nécessité d'investir dans ce domaine.

Des applications adaptées aux besoins locaux

Au-delà du gigantesque marché d'utilisateurs que représente le continent, l'enjeu du développement du numérique en Afrique passe également par des produits adaptés à des besoins spécifiques. Un exemple illustre bien ce dernier



point. C'est celui de M-Pedigree, une plateforme développée par le Ghanéen Bright Simons qui est parti d'un constat effarant, celui des ravages des médicaments contrefaits sur les marchés africains. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime à 100 000 le nombre de personnes qui meurent chaque année suite à leur utilisation, particulièrement en Afrique. Le principe de M-Pedigree est simple. Il suffit d'envoyer gratuitement par SMS un code que l'on gratte sur la boîte de médicaments que l'on veut acheter – ce code est établi en liaison avec de nombreux laboratoires pharmaceutiques (dont Sanofi-Aventis, Astra-Zeneca, le groupe industriel chinois Guilin, etc.), des distributeurs et des organismes de réglementation nationaux – puis la plateforme adresse en retour un message qui confirme, ou non, la validité du produit. Si ce code n'est pas encore disponible sur toutes les boîtes de médicaments, sa seule présence est un premier révélateur de la possible valeur sanitaire du produit. Après des débuts prometteurs au Ghana, le concept s'est imposé dans d'autres pays africains et tend à s'élargir vers d'autres domaines (produits alimentaires, textile, pièces détachées automobiles, etc.).

Comment ne pas rappeler également la réussite du système de transfert d'argent mobile M-Pesa initié en 2007 par Vodafone et Vodacom, les deux principaux opérateurs de téléphonie mobile au Kenya et en Tanzanie. Une réponse aux faibles taux de bancarisation sur le continent, et un modèle largement reproduit depuis, notamment par le sud-africain Wizzit, primé par la Fondation Bill Gates. L'originalité de son modèle s'exprime notamment en termes de marketing, où les clients sont prospectés au sein des communautés culturelles et linguistiques par des jeunes, souvent défavorisés, qui en sont eux-mêmes issus, notamment dans les townships. Là aussi, la société a pris sa place dans de nombreux pays africains et cherche à gagner l'Europe, déjà présente en Roumanie. Les applications autour du mobile sont donc très nombreuses, y compris dans l'accès à la culture. Pour preuve, le programme *Mobile Literacy in South Africa*, sud-africain lui aussi, qui fédère un ensemble d'initiatives pour permettre à ceux qui n'ont pas accès aux livres de consulter des ouvrages littéraires via des bornes de téléchargement. L'ensemble de ce numéro ne suffirait pas à recenser les multiples initiatives menées sur le continent, comme autant de réponses à des besoins identifiés par des acteurs locaux.

Dans les pas de Véronique Mankou

Les projets ne manquent donc pas, et c'est heureux. Pour autant la croissance économique numérique suppose la multiplication de ces démarches entrepreneuriales, et même industrielles. C'est le défi incessant de l'incontournable Véronique Makou en République du Congo. Incontournable, car l'homme défraye la chronique depuis de nombreuses années avec cette tablette tactile qu'il a conçue dès 2006 et dont la phase de production a été soutenue par l'Etat congolais. Après les premières commercialisations couronnées de succès, l'insatiable créateur s'attelle au développement d'un premier smartphone qui fera ensuite de nombreux petits, puis il conçoit une tablette éducative, diffusée notamment le Groupe Orange dans ses programmes de soutien à des projets scolaires.

En matière de téléphonie, l'entrepreneur congolais affirme avec force son ambition de concurrencer les géants du secteur. Son succès repose sur la fiabilité des produits qu'il propose et sur un savant cocktail marketing qui se traduit, entre autres, par ses téléphones VMK deux fois moins chers que ceux du marché à qualité égale, une application qui permet de contacter directement le constructeur en cas de problème, des points de vente dédiés, ou encore une identité africaine soulignée par la carte du continent gravée au dos de ses produits. Un succès commercial doublé d'une dimension industrielle car Véronique Mankou a décidé de rapatrier sa production de Chine au Congo avec un double avantage, créer des emplois locaux et obtenir des coûts de production plus performants. Reste toutefois un autre défi, convaincre de nouveaux investisseurs, dont des Africains, pour avoir les moyens de poursuivre ce développement à la hauteur de ses ambitions.

Cette réussite n'est pas la seule. A Lagos et dans la zone d'activité de Yaba, dans la banlieue de la capitale économique nigériane, les mots clés sont start-up, incubateurs, et même Silicon Valley, la matrice originelle des géants du Net que l'on a tôt fait d'associer à la capitale économique nigériane. Nullement étonnant, donc, que Mark Zuckerberg, le créateur de Facebook qui a investi ici, s'y soit rendu en visite en août 2016. D'autant que le patron du plus grand réseau social du monde cherche à étendre sa solution Express Wifi, déjà utilisée en Inde, qui consiste à installer des bornes Wifi, notamment en zone rurale. En tout cas, les domaines

Véronique Mankou.



d'activité des start-up présentes à Lagos illustrent bien la variété des applications possibles dans le numérique : moteurs de recherche d'emploi sur le continent, e-commerce, sites d'informations, distribution de films et séries télévisées, etc. Des initiatives qui, comme bien d'autres sur le continent, traduisent l'usage du numérique en réussite économique. En conclusion, on clique... et on like.

Un quartier de Brazzaville dont l'histoire est intimement liée à celle du Congo dans l'AEF



Vu du pont du Centenaire inauguré en octobre 1980 pour la commémoration des cent ans de Brazzaville, le Plateau des 15 ans est essaimé de nombreux immeubles neufs d'un à trois étages, à l'architecture grecque, romaine ou chinoise, encadrant de très vieilles maisons aux toitures en tôles rouillées. Ces vieilles maisons appartenant aux héritiers des premiers habitants renferment l'histoire de l'origine de ce quartier.

Au terme du Congrès de Berlin qui a entériné le partage de l'Afrique par l'Europe, organisé en 1884-1885 à l'initiative du chancelier allemand Bismarck et du roi Léopold II de Belgique, fut créée la colonie du Congo français avec pour capitale Libreville à partir de 1888. La colonie du Congo français était composée de ce qui sera aux premières années du XX^e siècle le Moyen-Congo et le Gabon. D'ailleurs, pour mémoire, en 1945, Jean-Félix Tchicaya leader du Parti progressiste congolais (PPC) fut le premier député congolais élu représentant les deux colonies, le Moyen-Congo et le Gabon, à l'Assemblée constituante de Paris.

Bien que créée en 1880, Brazzaville ne devint capitale de la colonie du Congo français qu'en 1904 et de l'Afrique équatoriale française (AEF) en 1910. Devenue capitale d'un grand ensemble territorial composé de quatre colonies françaises, à

Hôtel Azur Le Gilbert's

47 chambres, 3 suites junior et 3 suites présidentielles face à la mer.

5 salles de réunion de 10 à 400 personnes.

Tél. : 00 (242) 222 94 27 71 | 222 94 19 74 | 05 772 89 89 | 06 657 30 30



BP 561 - POINTE-NOIRE - REPUBLIQUE DU CONGO / www.hotelsazur.cg

Réservations

resa@hotelazurle Gilberts.cg

reservation@hotelazurinternational.cg

Renseignements

contact@hotelazurinternational.cg



L'avenue Loutassi au Plateau des 15ans

savoir l'Oubangui (actuellement République centrafricaine), le Chari (actuellement le Tchad), le Gabon et le Moyen-Congo, Brazzaville abrita à partir de ce moment le quartier général – ou état-major de l'Armée française en AEF – dans les bâtiments actuels du ministère de la Défense, à côté du mausolée Marien-Ngouabi. Les jeunes recrues tchadiennes, centrafricaines et gabonaises de l'Armée française vinrent à Brazzaville pour accomplir leur service militaire aux côtés des jeunes Congolais.

L'origine curieuse du Plateau des 15 ans

Au terme de leurs quinze ans de service militaire, les Tchadiens, Centrafricains et Gabonais devenus adultes, comme leurs compagnons d'armes congolais, devaient sortir de l'armée et des camps militaires, conformément aux dispositions en vigueur, pour rejoindre la vie civile. Ceux qui optaient de rester à Brazzaville au lieu de repartir dans leurs pays respectifs, à Fort-Lamy (l'actuel N'Djaména), Bangui ou Libreville, se voyaient attribuer des parcelles de terrain sur le plateau qui a pris par la suite le nom de Plateau des 15 ans. Ces anciens militaires étaient en majorité mariés à des femmes congolaises et leurs descendants, enfants ou petits-fils restés fidèles à leurs pères ou grands-pères tchadiens, centrafricains ou gabonais, ont généralement conservé ces vieilles maisons

aux toitures en tôles rouillées, encadrées par les nouveaux immeubles à étages, dont les propriétaires ne sont que des nouveaux arrivants au Plateau des 15 ans.

Le Plateau des 15 ans, dans son cosmopolitisme, abritait en contrebas de l'école des filles un cimetière appelé « cimetière des Centrafricains » qui, malheureusement, a disparu avec l'aménagement des abords du ruisseau traversant l'avenue Loutassi. Les Centrafricains étaient de loin les ressortissants de l'AEF les plus nombreux à Brazzaville, grâce à la facilité du transport par bateau de Bangui à Brazzaville que leur offrait l'axe fluvial Oubangui-fleuve Congo, d'où les nombreuses rues portant les noms des tribus centrafricaines, Zandé, Bandziri, Banda, Bandza et Yakoma à Poto-Poto, un quartier de Brazzaville à forte concentration de Centrafricains avec une très forte communauté de ressortissants de l'Afrique de l'Ouest, dont le plus ancien, un pêcheur d'origine sénégalaise, Monsieur Yoro, a laissé son nom au petit port fluvial de Yoro à Kimpala, couramment appelé Mpila. À côté des Saras du Tchad, mais également des Chinois et des Indochinois, les Centrafricains ont payé un lourd tribut en vies humaines dans la construction du CFCO de 1921 à 1934, d'où les noms « les Saras et les Bandas » donnés en leur mémoire aux deux gares ferroviaires du Mayombe.

Par ailleurs le quartier Moukoundzi Ngouaka à Brazzaville-Sud tire son nom

d'une déformation de « Mokondzi ya ba Ngbouaka » qui signifie « le chef des Ngbouakas » une tribu du Centrafrique dont l'un des membres a été le premier à s'installer avec sa famille dans le quartier. Autour de lui, s'est formée une grande communauté de Centrafricains dont il est devenu le chef dans les années 1940.

Le Plateau des 15 ans, c'est aussi Batignolles et l'aéroport Maya-Maya

Le Plateau des 15 ans a également abrité la base de la Société de construction des Batignolles (SCB) avec son silo de préparation de l'enrobé de bitumage des routes. La Société de construction des Batignolles a construit entre autres les routes de Brazzaville et la première route Brazzaville-Kinkala, et surtout le Chemin de fer Congo-Océan (CFCO) avec la Colyaf (Compagnie lyonnaise de l'Afrique équatoriale française). Les travaux du CFCO avaient été lancés à Pointe-Noire le 6 février 1921 par Jean-Victor Augagneur et l'inauguration de la voie ferrée a été faite le 10 juillet 1934 par Raphaël Valentin Marius Antonetti, dont la statue trône au carrefour de l'ancien magasin Score à Pointe-Noire. Tous les deux étaient des gouverneurs généraux de l'AEF.

Attenant au Plateau des 15 ans, l'aéroport international Maya-Maya, dont les travaux de construction ont été achevés en 1950,

avait remplacé le premier aéroport de Brazzaville qui avait fonctionné de 1930 à 1950 à l'emplacement de l'ancien centre sportif de Makélékélé, avec comme piste d'atterrissage ce qui est maintenant l'avenue Matsoua, et comme tour de contrôle le bâtiment de l'Angola Libre, portant actuellement l'inscription du MPLA.

« Maya-Maya » n'a jamais été le nom d'une personne, il signifie plutôt, en langue téké, « viens-vois ». Au milieu des années 1940, l'équipe technique française en mission de recherche d'un terrain pour l'implantation du nouvel aéroport de Brazzaville – pendant sa conversation avec le chef téké nommé Mpiaka, propriétaire d'un vaste terrain allant de l'ancienne radio au stade Marchand jusqu'au carrefour de Loutassi à Moungali – avait capté le mot « maya-maya » prononcé par M. Mpiaka interpellant son neveu pour lui servir de traducteur. Les membres de la mission française avaient cru que « maya-maya » était le nom de la zone où il voulait implanter le nouvel aéroport. Le village de M. Mpiaka était installé à l'endroit de l'ancienne station de concassage Dalbeira et Boinega et de l'usine d'aliments de bétail sur la route de la frontière de Mfilou. Ainsi, l'aéroport international Maya-Maya tire son nom d'un malentendu entre M. Mpiaka et les membres de la mission technique française.

JEAN-JACQUES SAMBA



L'aéroport Maya-Maya.

INSTITUT FRANÇAIS
du Congo - Pointe-Noire

11 avenue Kaat Matou
Rond Point Kassaï
Tel : 222 94 05 82

JANVIER 2017

- > Samedi 7 : SCÉN'ART (Gabon) #MUSIQUE
- > Samedi 21 : FATMA, LE BRUIT DES AUTRES #THÉÂTRE
Texte de M'hamed Benguettaf
Mise en scène de Jehf Biyeri, avec Laure Bandoki

FÉVRIER 2017

- > Samedi 4 : KALY DJATOU et son orchestre #MUSIQUE
- > Mardi 14 : SOIRÉE SAINT VALENTIN #LITTÉRATURE #MUSIQUE
Bal à lire sur le thème de l'amour
- > Vendredi 17 : LE CAMPEMENT DE FORTUNE #THÉÂTRE
De et par Germaine Ololo
- > Du 21 au 25 : Stage de théâtre animé par HARVEY MASSAMBA #THÉÂTRE

MARS 2017

- > Samedi 4 : SCÈNE OUVERTE CULTURES URBAINES #1 #MUSIQUE #DANSE
- > Samedi 11 : L'HOMME QUI RIT #THÉÂTRE
De Victor Hugo, par Christine Guênon
- > Du 13 au 27 : PRINTEMPS DES POÈTES - AFRIQUE(S) #LITTÉRATURE
Slam / Concours de poésie / Soirée «Poésie à la carte» par Théâtre à la Carte / Nombreux invités dont Gabriel Okoundji.
- > Fin mars : ZAO - avec les musiciens de Pointe-Noire #MUSIQUE

EXPOSITIONS

- JANVIER : Rétrospective VALLONI #PHOTOGRAPHIE
- FÉVRIER - MARS : Ateliers SAHM #ARTS PLASTIQUES

ET TOUJOURS : Conférences littéraires, cinéma, ateliers de pratiques artistiques, animations jeunesse etc.

Plus d'informations sur www.ifc-pointenoire.com / Facebook : IFC Pointe Noire



FORMATION | CONSEIL | ASSISTANCE TECHNIQUE



BUSINESS

CABINET DE
CONSEIL ET DE
FORMATION

FORMATION CONTINUE
POUR LES PROFESSIONNELS

SERVICES
AUX PME & TPE

INGÉNIERIE ET CONSEIL
EN FORMATION

ETUDES SOCIO-ÉCONOMIQUES
DE PROJETS

ASSISTANCE TECHNIQUE
AU SECTEUR PUBLIC

NOUS VOUS
ACCOMPAGNONS
DANS VOS ACTIVITÉS

EN
2017

Une expertise à votre portée

www.iprc-training.com



iprc@iprc-training.com



+242 06 859 76 20

+242 06 992 04 91



7ème étage immeuble CNSS, Pharmacie MAVRE
BP : 537 Brazzaville - Centre-Ville, République du Congo



Soyez le premier sur la **4G Turbo** au Congo

Parcourez l'univers à une **Vitesse Ultra rapide.**

-  Passez vos appels vidéos sans ralentissement;
-  Visionnez vos vidéos préférées en streaming sans perte de vitesse;
-  Multipliez par 15 la vitesse du téléchargement de vos fichiers;
-  Pilotez vos jeux vidéos en ligne, en direct et en réseau.



MTN CONGO

MTN CONGO

@MTN_C21

MTN CONGO

