

Congo Economie

UNICONGO LE JOURNAL D'UNICONGO & AFFAIRES FINANCES



Scab Congo S.A. : évoluer avec les exigences de son temps

Le marché de la sécurité moderne nécessite de s'adapter aux besoins de sa clientèle et d'y répondre avec des moyens humains et technologiques de pointe. C'est à partir de ce constat qu'Alphonse Nzomambou a fait de sa société Scab Congo S.A. une véritable success story.

Lire p. 12

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

Avec son site Internet qui rapproche les entreprises et les demandeurs d'emploi, des modules de formation professionnelle et des rencontres autour de la problématique des ressources humaines, Unicongo réaffirme son implication dans la mutualisation des besoins et des ressources. Retour également sur la participation de l'Union à la dernière session de l'université du Groupement interprofessionnel du Cameroun.

Lire p. 4

LASER

Mati, un bassin agricole aux portes de Brazzaville

A moins de cent kilomètres au nord de Brazzaville, le bassin agricole de Mati dessert les marchés de la capitale. Mais ce site illustre également la nécessité de mettre en place des politiques sectorielles efficaces, comme en témoignent ses difficultés d'approvisionnement en eau.

Lire p. 7

L'Agence congolaise de normalisation et de la qualité

La normalisation, la norme et la qualité sont trois concepts qui ne parlent pas forcément au plus grand nombre. Pourtant, l'application de ces principes impacte notre quotidien dans les produits que nous consommons ou les services que nous contractions. La loi portant création de l'Agence congolaise de normalisation et de la qualité va permettre d'offrir des garanties dans ce domaine.

Lire p. 8

RÉGION

La Cuvette-Ouest

Au sein des douze départements du Congo, la Cuvette-Ouest faisait partie des plus mal lotis, souffrant d'un enclavement inhérent au mauvais état des routes, et d'infrastructures de base déficitaires. Mais les investissements opérés dans le cadre de la municipalisation accélérée lui permettent aujourd'hui de se dessiner un nouvel avenir.

Lire p. 46

Dossier

Transport Transit & Manutention

Sur les routes des échanges internationaux

Qu'il s'agisse du transport routier, ferroviaire, aérien, maritime ou fluvial, les échanges commerciaux sont dépendants des circuits d'acheminement qui permettent le déplacement des personnes et des biens. Et dans le cadre de ces flux, les sociétés de transit et de manutention jouent aussi un rôle déterminant grâce à leurs capacités logistiques et opérationnelles. Découverte de tous ces acteurs qui permettent au Congo d'affirmer sa présence dans le monde.

Lire p. 15

PAYS

Le Kenya, une économie sous tension



La première économie d'Afrique de l'Est peut se targuer d'être une économie diversifiée. Mais ce sont bien les innovations propres à son secteur tertiaire qui caractérisent l'économie kenyane, incarnées notamment par les services environnant la téléphonie mobile. Cet investissement dans les hautes technologies trouve une continuité dans l'avènement d'un pôle technologique près de Nairobi, que d'aucuns ont déjà qualifié de future « Silicon Valley africaine ». Pour autant, ces paris sur l'avenir restent soumis aux écueils d'une situation géopolitique extrêmement sensible dans la sous-région.

Lire p. 48

AFRIQUE

Le nouveau visage des drones

On les connaît surtout pour leur usage militaire, mais leur présence dans le ciel augure aussi d'applications moins belliqueuses. C'est en tout cas le pari de nombreuses sociétés qui planchent sur ces objets volants aujourd'hui mieux identifiés. Projets de cartographie, assistance à l'activité agricole, livraison de petits colis dans des zones reculées, relais d'accès à Internet, la matière grise est à l'œuvre pour définir ses nouveaux usages, et particulièrement sur le continent africain. Projection dans le monde de demain.

Lire p. 50

VOUS AIMERIEZ AVOIR UNE CONNEXION RAPIDE ET FIABLE POUR DÉVELOPPER VOTRE ACTIVITÉ EN TOUTE SÉRÉNITÉ ?

NE PERDEZ PLUS DE TEMPS DEMANDEZ YATTOO FO PREMIUM



**LIAISON DÉDIÉE
FIBRE OPTIQUE**



**HAUT DÉBIT
SYMÉTRIQUE**



**SUPERVISION
PROACTIVE**



**REDONDANCE
= STABILITE**



**INTERLOCUTEURS
PRIVILÉGIÉS**



**SUPPORT
TECHNIQUE 24/7**



La meilleure solution internet
basée sur la technologie de connexion la plus avancée et à garanties de service SLA

CONTACTEZ-NOUS DÈS MAINTENANT POUR EN SAVOIR PLUS !



(+242) 06 600 0000
@ info@yattoo.com



POINTE-NOIRE
319, Avenue Charles DE GAULLE
BRAZZAVILLE
Boulevard Denis SASSOU-NGUESSO



www.yattoo.com

EDITO



Ce huitième numéro, qui porte sur les transports-transit, un secteur économique en mutation, nous conforte dans notre ferme engagement de pérenniser la belle aventure commune, qu'est le journal *Congo Economie*, qui s'impose au fil des numéros dans le paysage de la presse économique congolaise. Cela n'a été possible que grâce à nos membres qui alimentent le dossier sectoriel de chaque numéro tant apprécié par les lecteurs, avec des articles dont la rédaction absorbe une partie du précieux temps de nos dirigeants d'entreprises, en dépit des nombreuses contraintes liées à leurs lourdes fonctions, nous leur en sommes profondément reconnaissants.

Le journal *Congo Economie* est un instrument de communication privilégié, qui s'affirme dans son rôle de tribune des adhérents de l'Union, qui y présentent les activités et les préoccupations de leurs entreprises, mais également leurs attentes à l'égard de nos partenaires, notamment les pouvoirs publics, dont les décisions ont un impact direct sur l'environnement des affaires au Congo.

Les thèmes développés dans les différents articles portent généralement sur des questions économiques, juridiques, sociales et du développement durable, intéressant le secteur privé, mais également les pouvoirs publics. Elles sont une source d'inspiration pouvant susciter des réflexions et études approfondies dans la quête des solutions idoines qui peuvent s'inscrire dans le cadre du dialogue public-privé, reconnu unanimement comme voie incontournable pour l'amélioration du climat des affaires au Congo.

La vitalité de notre journal dépend non seulement de nos adhérents, mais aussi des partenaires qui nous font confiance à travers leurs insertions publicitaires, grâce à l'audience grandissante du journal auprès du lectorat constitué par le secteur privé, les administrations publiques et locales, les diverses institutions nationales, les organismes internationaux, les missions diplomatiques et les établissements universitaires.

L'innovation est une option permanente pour que *Congo Economie* continue de répondre à vos diverses attentes en information, afin de mériter son rôle d'instrument d'information de premier plan du secteur privé congolais.

CHRISTIAN BARROS, PRÉSIDENT D'UNICONGO



CONTACTS UNICONGO



RELATIONS ADHÉRENTS, MEMBRES ASSOCIÉS & NON ADHÉRENTS

Processus d'adhésion

Koussiamia Gouadi-B. - Chargée des adhérents (BZV)
+242 06 855 27 46 / adherentsbzbv@unicongo.org

ÉTUDES & DOCUMENTATION

Sollicitations / Conseil d'ordre juridique, social & fiscal - Documentation pour l'entreprise

Nelly Saboga - Chargée des adhérents (PNR)
+242 06 929 74 65 / adherentspnr@unicongo.org

RELATIONS D'AFFAIRES & PARTENARIATS

Accompagnement des entreprises
Informations économiques et sectorielles...

Responsable Développement
+242 06 635 40 40 / developpement@unicongo.org

ÉVÉNEMENTIEL

Salons et événements (JMSST, SEEC...)

APPUI RECRUTEMENT

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

Marguerite Kounkou - Assistante administrative (BZV)
+242 06 841 04 07 / secretariatbzbv@unicongo.org

FORMATION

Analyse des besoins et inventaire des offres (formation initiale, continue...)

Assistante administrative Pointe-Noire
+242 06 629 59 06 / secretariatpnr@unicongo.org

SERVICES DIVERS

Location salle et visioconférence / Vente d'agendas / Distribution Journal Eco / Facturation & règlements

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, Eric Dibas-Franck, Lhaik-Fleurcie, Jean-Jacques Ngoko Mouyabi, Hubert Ngouma, Jean-Jacques Samba.

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

L'université du Gicam, une expérience enrichissante	p. 4
Un plébiscite pour le Service d'appui à la formation professionnelle	p. 4
Un site de référence pour l'emploi	p. 5
Des rencontres au cœur des ressources humaines	p. 5
Unicongo se mobilise aussi pour...	p. 5

Laser

La route Pointe-Noire/Brazzaville, une menace pour le CFCO ?	p. 6
Mati, un bassin agricole aux portes de Brazzaville	p. 7
Révision de l'Acte uniforme de l'Ohada de la comptabilité	p. 7
L'Agence congolaise de normalisation et de la qualité : bientôt une réalité	p. 8
Le code communautaire de la marine marchande	p. 9

Grand angle

Scab Congo S.A. : évoluer avec les exigences de son temps	p. 12
---	-------

Dossier

Alphonse Obambi-Itoua, président de la fédération Transport et Transit à Unicongo	p. 15
Le Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale	p. 16
Transport ferroviaire :	
Jean-François Coutin, directeur général du CFCO	p. 17
Transport routier :	
Un secteur en pleine expansion	p. 19
Transport maritime :	
Rachad B. Mouloupo, directeur de NileDutch Congo	p. 20
Transport fluvial :	
Quelles perspectives pour les ports fluviaux et les voies navigables du Congo ?	p. 22
Transport aérien :	
Bref aperçu sur l'Asecna et l'Anac	p. 23
ECAir, une compagnie congolaise aux ailes africaines	p. 24
Les derniers vestiges du premier aéroport de Brazzaville	p. 24
Ibrahima Seydou Thiam, directeur général d'Equaflight Services	p. 25
Yishak Mehari Negga, directeur d'Ethiopian Airlines au Congo	p. 29
Transit-manutention :	
Philippe Chauwin, directeur général de Necotrans Congo	p. 30
Michel Antonelli, directeur général de Congo Terminal	p. 33
Alphonse Obambi-Itoua, directeur général de Translo	p. 34
Joseph Ludovic Samba, président-directeur général de Samariti	p. 36
Franck Dibas, directeur général de SGSP	p. 36
Juste Mondele, directeur général de la Société congolaise de manutention de bois	p. 37
Pierre Bellerose, directeur pays Bolloré Africa Logistic	p. 38
Seidou Foundikou, directeur général de Transimex Congo	p. 40
Alain Ludovic Okoi, directeur général de Ilogos	p. 42
Séraphin Bhalat, directeur général du Port autonome de Pointe-Noire	p. 45

Région

Cuvette-Ouest : après le désenclavement, place au développement ?	p. 46
---	-------

Pays

Le Kenya, une économie sous tension	p. 48
-------------------------------------	-------

Afrique

Le nouveau visage des drones	p. 50
------------------------------	-------

Erratum

Lors de l'interview qu'il nous a accordée dans le cadre de notre dernière édition, nous avons présenté M. Dieudonné Ndinga Moukala en qualité de directeur général adjoint des Mucoedec. Or il occupe les fonctions de directeur général. Qu'il veuille bien nous en excuser.

LA RÉDACTION

L'université du Gicam, une expérience enrichissante

Depuis quatre ans, le Groupement interprofessionnel du Cameroun (Gicam) organise une université regroupant ses membres, la diaspora, les partenaires aussi bien nationaux qu'internationaux, les enseignants des universités camerounaises et les chercheurs sur un thème relatif à l'entreprise. Unicongo, membre de l'Union des patronats d'Afrique centrale y a été convié.



Après les précédentes éditions qui ont porté sur les thèmes de l'entreprise efficace en 2012, l'entreprise intelligente en 2013 et l'entreprise compétitive en 2014, le Gicam a organisé l'édition 2015 du 26 au 28 juin 2015 à son siège de Douala sur le thème l'entreprise offensive. La cérémonie d'ouverture a été placée sous le patronage du ministre camerounais chargé de l'Emploi, accompagné du ministre de la Communication, ce qui exprime parfaitement la grande attention que le gouvernement camerounais porte à cet événement. Trois jours durant, les chefs et cadres des entreprises membres du groupement et les invités, parmi lesquels les représentants d'Unicongo et du Conseil national du patronat tchadien ont suivi des exposés relatifs à l'offensivité de l'entreprise, exposés suivis de très riches débats et échanges sous l'orientation de M. André Fotso, président du Gicam et du professeur Roger Tsafack Nanfosso, coordonnateur scientifique depuis le lancement de cette université. Les exposés présentés par les chefs d'entreprise, les professeurs et les chercheurs d'universités, les dirigeants

des administrations partenaires telles que l'Agence de régulation des marchés publics et la Commission de lutte contre la corruption, ont porté sur onze thèmes tous liés à l'entreprise offensive. A savoir les enjeux et les perspectives de l'entreprise offensive, la gestion de l'entreprise dans une optique offensive, la gestion des risques en entreprise, la croissance et le développement de l'entreprise, les opportunités des accords commerciaux, la conquête des marchés régional et continental, les marchés publics et les financements, les échanges d'expériences sur les entreprises conquérantes, la guerre commerciale, la maîtrise des chaînes d'approvisionnement, la mobilisation et l'implication des ressources humaines, les TIC comme levier vers l'internationalisation. L'assiduité de tous les participants durant les trois jours, le dimanche compris, a confirmé l'appréciation de la qualité des enseignements en management dispensés au cours de cette université. Cet événement incontournable du monde économique camerounais offre aux acteurs du secteur privé et du secteur public, aux universitaires et chercheurs ainsi qu'aux représentants des organismes de coopération l'occasion de s'exprimer et d'esquisser des solutions sur les aspects déterminants affectant le développement du secteur privé. A la clôture de l'université, a été annoncé le projet de création d'une école de l'entreprise du Gicam.

JEAN-JACQUES SAMBA

Plébiscite pour le Service d'appui à la formation professionnelle



Comme le disait F. D. Roosevelt, « les seules limites de nos réalisations de demain, ce sont nos doutes et nos hésitations d'aujourd'hui ». Nous étions convaincus, lors de la mise en place de ce service en mars 2014, que ce projet allait prendre de l'ampleur. L'année 2014 s'est terminée avec 87 personnes formées, 16 entreprises et 7 thèmes de formation abordés. Notre stratégie de « mutualisation des besoins et des ressources » porte ses fruits, car étant bien appréciée par nos adhérents. La formation professionnelle continue reste un atout de compétitivité, un outil de fidélisation, d'attractivité, de valorisation et d'amélioration de l'image de l'entreprise grâce aux compétences des salariés mises à jour en permanence. De manière générale, un salarié qui a suivi une formation continue effectue un travail de meilleure qualité, il est plus productif et plus ouvert aux autres, s'adapte mieux, a plus confiance en ses capacités... Un certain nombre de nos adhérents ont compris les enjeux de la formation professionnelle continue, comme en témoigne ci-dessous leur participation aux activités de formation organisées par le Service d'appui à la formation professionnelle de l'Union au cours du premier semestre 2015.

Thème de la formation	Entreprises participantes	Nb de participants
Logiciel Excel 07/10	CHEVRON - TRABEC PONTICELLI - AIR LIQUIDE	21
Concevoir et rédiger son manuel de procédure comptable	OFIS - SOCOBA - CIB ASCOMA - EQUAFLIGHT	5
Négociation commerciale et fidélisation client	PWC - ASCOMA - GLOBALINE SOCO EP CONGO - URBANISME ET COMMERCE - UBIPHARM SCAB CONGO	8
Le processus de recrutement	SN PLASCO - COTECNA SOCOFAN - SCAB CONGO	5
Accueil en entreprise	ASCOMA - ELAÏS - CABINET DELOITTE	4
Gestion de stock en maintenance	SN PLASCO - SAMUSOCIAL AIR LIQUIDE	8
Compétences et techniques managériales	TRACTAFRIC EQUIPMENT SN PLASCO - SOCOBA GESTRIM - CORAF	24
Assistante de direction	ALLIANZ CONGO - BCI (Banque) COTECNA - RAZEL - GKM SERRU - TOP TRANS II	9
Relation client	AIR LIQUIDE - EQUAFLIGHT - GKM	9
9 différents thèmes de formation	29 entreprises différentes	93 personnes formées

Un site de référence pour l'emploi

En fin d'année 2013, Unicongo décidait de passer à l'ère du « e-recrutement » et mettait en place sa propre plateforme en ligne : www.emploi.cg. A mi-parcours de l'année 2015, le bilan s'avère positif !

Vingt-troisième site le plus visité au Congo (selon les statistiques du site www.alexa.com, www.emploi.cg est le premier site de recrutement en ligne du pays). La plateforme totalise en effet près de 45 000 candidatures envoyées depuis ses débuts, et 500 offres diffusées. Grâce à cette plateforme, le service Appui Recrutement d'Unicongo propose à ses adhérents un outil de qualité permettant de recruter de manière simple et efficace, et un accompagnement personnalisé en fonction de leurs besoins. A ce jour, ce sont près de 400 entreprises de divers secteurs d'activité qui sont inscrites et qui nous font confiance. On compte parmi elles des entreprises locales et étrangères, dont des cabinets de recrutement internationaux permettant une large visibilité du site www.emploi.cg sur la Toile.

Aujourd'hui, un de nos objectifs principaux est de cibler des populations de candidats dont les corps de métiers correspondent aux besoins des recruteurs afin de répondre au mieux à leur demande, concernant parfois des profils assez spécifiques et techniques, plus difficiles à trouver. Acteur incontournable sur le marché du recrutement en ligne au Congo, www.emploi.cg est la solution pour les besoins en recrutement des entreprises congolaises et la garantie d'une large diffusion des offres d'emploi (visibles sur le site et sur notre page Facebook rassemblant plus de 25 000 personnes). Parce que le recrutement des collaborateurs est une étape clé conditionnant la réussite des projets d'entreprises.

JOANA DE JESUS GOMES

Des rencontres au cœur des ressources humaines



Face à la volonté de nombreux adhérents souhaitant se réunir et échanger sur des thématiques relevant du domaine des ressources humaines, Unicongo a mis en place un comité RH en décembre 2014. Se réunissant tous les deux mois environ, ce comité a pour rôle d'offrir un cadre d'échange d'informations, de réflexion autour de problématiques communes, de partage d'expériences et de bonnes pratiques. Le but est de rassembler les interlocuteurs du même domaine afin de trouver ensemble des solutions et pistes d'actions.

Les réunions s'articulent autour d'échanges-débats sur des questions préalablement posées par les membres. Les thèmes abordés sont divers et variés : le recrutement, la formation, la fidélisation des salariés, la gestion des emplois et des compétences, mais aussi des questions très précises liées au droit du travail. En fonction des thèmes, un adhérent intervient en tant qu'expert afin d'apporter des réponses précises aux questions posées.

L'objectif est d'aborder des thèmes soulevant de réelles préoccupations dans le quotidien des membres. Rencontrant un succès certain, le comité rassemble à chaque réunion une trentaine d'interlocuteurs. Cet engouement démontre bien le souhait de ces membres de vouloir faire évoluer la fonction RH, conscients de jouer un rôle clé dans la réflexion stratégique de leur entreprise.

JOANA DE JESUS GOMES

Unicongo se mobilise aussi pour...

Conférence internationale sur les guichets uniques : du 5 au 7 octobre 2015



C'est au sein du Palais des congrès de Brazzaville que se tiendra la quatrième édition de la Conférence internationale sur les guichets uniques sous le thème : « Mise en œuvre des Accords de l'OMC (Bali) : quelle contribution des guichets uniques ? » Cette conférence offrira l'occasion aux représentants d'Unicongo qui y participeront de tirer des enseignements sur l'expérience des guichets uniques d'autres pays, qui ont fonctionné bien avant celui du Congo.

Forum international des investissements au Congo : du 19 au 21 novembre 2015



En novembre, le Palais des congrès de Brazzaville accueillera également le Forum international des investissements au Congo, sous le sigle ICB 2015. Quelque 70 intervenants experts et décideurs, 800 participants et 90 exposants sont attendus, et 45 pays seront représentés. Unicongo y participera avec ses douze fédérations professionnelles.

Assemblée générale ordinaire : novembre 2015

Comme chaque année, Unicongo organisera en novembre prochain son assemblée générale ordinaire annuelle à Pointe-Noire. A cette occasion, sera présenté et analysé le bilan des activités de l'année 2015 de l'Union et de ses fédérations, suivi des projections de l'année 2016.

C2A Conseils Associés en Afrique Congo

Cabinet de Conseil Juridique et Fiscal

Partenaire **STC Partners**
Société d'Avocats

Agrément CEMAC n° SCF 10

C2A est un réseau de cabinets de conseil juridique et fiscal présent depuis plus de trente ans en Afrique francophone sub-saharienne.

Eric TASI NDJODO

Associé

Tél : +(242) 06 516 88 88

Email : endjodo@c2a-ci.com

327, avenue Marien Nguabi - BP 4905 Pointe Noire

Tél : 00 (242) 06 953 97 97

Autres bureaux :

Abidjan-Côte d'Ivoire • Conakry-Guinée • Douala-Cameroun
Libreville-Gabon • Malabo-Guinée Equatoriale

La route Pointe-Noire/Brazzaville, une menace pour le CFCO ?



Mise en chantier en 1921, la construction du CFCO confiée à la société SPIE-Batignolle a duré treize ans, son exploitation ayant commencé en 1934. Ce chemin de fer, construit pour la mise en valeur des richesses de l'intérieur du territoire du Moyen-Congo et de l'Afrique équatoriale française (AEF), était parallèle au chemin de fer du Congo belge construit plus tôt, de 1887 à 1893, et du chemin de fer du Cameroun dont les travaux du premier tronçon Douala-Nkongsamba furent lancés en 1900 par les Allemands, avant la construction du deuxième axe entre Douala et Yaoundé par les Français, trente ans plus tard. Il est important de rappeler que le minerai de cuivre exploité à Mfouati et Mpassa au début du XX^e siècle par la société minière du Congo était évacué jusqu'à Brazzaville via Mindouli par le premier chemin de fer du Congo, dont la gare était située à la Flottille, en contrebas de la Case de Gaulle. Ce minerai traversait le fleuve par bateau de Brazzaville à Léopoldville (Kinshasa) avant d'être acheminé à Matadi par train pour l'exportation. Ainsi, la construction du CFCO était indispensable pour mieux exploiter les ressources naturelles des zones situées entre Brazzaville et Pointe-Noire, et pour soustraire le Moyen-Congo de la dépendance vis-à-vis du chemin de fer du Congo belge, qui était l'unique voie d'approvisionnement et d'évacuation de Brazzaville, totalement coupée de Pointe-Noire.

Un transport ferroviaire devenu inadapté

Le CFCO, qui relie Brazzaville à Pointe-Noire depuis 1934 sur 510 km, a été prolongé de 285 km par le tronçon Mont Belo/Mbinda construit de 1959 à 1962, exclusivement pour le transport du manganèse gabonais jusqu'au port de Pointe-Noire. Quarante ans après sa construction, le CFCO, initialement orienté à l'évacuation sur Pointe-Noire des matières premières destinées à l'exportation, mais ruiné par les conflits armés successifs des années 90 qu'a vécus le Congo, est devenu un véritable problème pour l'économie congolaise. Il y a quelques années, les conteneurs séjournaient plusieurs mois au port de Pointe-Noire avant d'être acheminés à Brazzaville, sans oublier que certaines entreprises industrielles de Brazzaville devaient constituer au minimum trois à six mois de stock de matières premières, uniquement pour se mettre à l'abri du risque de ruptures de stocks préjudiciables à leur production, à cause des aléas permanents du transport ferroviaire, ce qui était très onéreux du point de vue financier. Enfin, que dire des images désolantes de ces wagons-fourgons déchargeant à la gare de Brazzaville et de Pointe-Noire de la banane en provenance du Mayombe, du Niari et de la Bouenza, fortement endommagée par la chaleur des magasins des gares totalement inappropriés, et des wagons inadaptés au transport des produits périssables. « Le monopole » de fait exercé pendant longtemps par le CFCO sur le transport terrestre entre Pointe-Noire et Brazzaville a été très né-

Les années 70 et 80 ont été marquées par le lancinant débat sur la concurrence « mortelle » qu'aurait exercé l'axe routier Pointe-Noire/Brazzaville contre le CFCO. Ce débat, aujourd'hui estompé par la réalisation de cette route, occulte la logique initiale de la construction du CFCO qu'il faudra rechercher dans l'histoire de cette compagnie.

fast, avec un coût exorbitant pour l'économie congolaise, mais également pour le CFCO, qui devait tout transporter, même quand cela n'était pas rentable.

Vers une logique de coexistence

La flexibilité du transport routier, contrairement aux rigidités du transport ferroviaire, s'adapte parfaitement aux denrées alimentaires agricoles périssables souvent produites loin des gares ferroviaires. En dépit du fait qu'elle a récupéré une partie du fret ferroviaire grâce à ses délais d'acheminement plus courts, la route génère progressivement son propre trafic grâce à son impact positif sur le tissu économique, notamment le secteur agricole, dont la production peut dorénavant atteindre plus facilement les marchés de consommation des principales villes, comme en témoigne l'amélioration notoire de l'approvisionnement du marché de Pointe-Noire à partir du Niari, de la Bouenza et de la Lékoumou. Il est également important de relever le développement rapide du transport routier des voyageurs entre Pointe-Noire, le Niari, la Bouenza et la Lékoumou et, dans une moindre mesure, à partir de Brazzaville

en direction des trois départements et de Pointe-Noire. Cependant, les conditions de voyage demeurent encore précaires pour les marchandises périssables et très peu confortables pour les voyageurs.

La coexistence du CFCO et de la route Pointe-Noire/Brazzaville devrait permettre progressivement une répartition optimale du trafic entre les deux modes de transport, en fonction de la composition de ce trafic, des coûts de transport, de la rentabilité qui en découle et des perspectives d'évolution de l'économie congolaise.

La complémentarité du CFCO et de la route est un facteur d'efficacité économique, telle qu'on l'observe dans le transport massif du ciment de Loutété et de Dolisie, ainsi que du matériel importé destiné aux nombreux chantiers de la municipalisation accélérée. Enfin, la route modifie profondément le paysage rural congolais tout en donnant naissance à un nouveau secteur économique, le transport routier, dont le développement contribuera d'une manière remarquable aux mutations économiques et sociales du Congo.

JEAN-JACQUES SAMBA



Mati, un bassin agricole aux portes de Brazzaville

Situé dans le district d'Ignié du département du Pool, à moins de cent kilomètres au nord de Brazzaville, s'étend le bassin agricole de Mati qui tire son nom de la rivière Mati, un affluent du fleuve Congo dont la taille est comparable à celle de la rivière Djiri. Le bassin de Mati est constitué d'un ensemble de onze gros villages administrés par des comités de village dont les présidents sont nommés par le sous-préfet d'Ignié.

Les premières exploitations agricoles dans cette zone remontent du milieu des années 70, avec une accélération particulière au milieu des années 80, liée à la ruée des néo-ruraux fonctionnaires ou retraités, et d'agriculteurs du Pool-Sud confrontés aux problèmes fonciers et à la baisse des rendements des sols, attirés par les vastes étendues de terre disponibles, offrant de très haut rendements en manioc. Les agriculteurs sédentaires à Mati sont principalement des femmes adultes qui recourent aux ouvriers provenant essentiellement de la RDC, avant l'opération de rapatriement « Mbata ya mokolo » pour les travaux de récolte manuelle des tubercules de manioc et de transformation en fufou. Pour cinq sacs de fufou produits, l'ouvrier payé en nature a droit à un sac.

Les labours sont effectués en deux passages au début de la saison des pluies en octobre et novembre par des tracteurs

La forte dépendance alimentaire du Congo vis-à-vis des importations de produits agricoles est un paradoxe au regard de ses potentialités naturelles, dont la mise en valeur exige des politiques sectorielles idoines. Le bassin agricole de Mati est une illustration de ce potentiel insuffisamment exploité. Dans certaines zones de ce bassin, très éloignées de la rivière Mati et des ruisseaux, l'eau nécessaire au traitement des tubercules de manioc pour la production du fufou vient de Brazzaville, lorsqu'elle n'est pas achetée à des camions-citernes.

loués à 45 000 frs l'hectare par passage. Ces tracteurs appartiennent à des exploitants installés dans la zone qui possèdent chacun un à trois tracteurs.

Les marchés de Brazzaville en ligne de mire

Le bassin produit principalement le manioc, qui a été pendant longtemps une monoculture aux conséquences néfastes, avant que ne se développent progressivement les cultures maraîchères d'aubergines, de poivrons et de tomates, accompagnées de patates douces, jugées très rentables grâce à la proximité du grand marché de Brazzaville. Le manioc est récolté au bout de seize mois, la patate douce après quatre mois et les autres produits maraîchers au bout de trois mois.

L'eau, qui est rare dans certaines zones de

Mati, est achetée à Brazzaville en bidons jaunes en plastique de 25 litres à 50 frs. Elle est également livrée sur place par des camions-citernes qui la vendent respectivement à 2 000 frs et 300 frs le fût de 200 litres et le bidon de 25 litres.

Le sac de fufou d'un peu moins de 100 kg est vendu à 15 000 frs à Mati, et de 22 000 à 30 000 frs à Brazzaville, en fonction de l'offre. Le transport est assuré par camion jusqu'à Brazzaville à raison de 3 000 frs par sac de fufou. Au déchargement du camion, une taxe municipale de 500 frs est payée par sac. A Brazzaville, les marchés de Texaco de la Tsiémé, à Ouenzé, et de Commission, à Bacongo, sont les lieux de vente en gros des produits agricoles provenant de Mati.

JEAN-JACQUES SAMBA

Lancement du processus de révision de l'Acte uniforme de l'Ohada

L'Ohada vient de lancer le processus de révision de l'Acte uniforme portant organisation et harmonisation des comptabilités des entreprises. Cet acte est le quatrième qui sera révisé après l'Acte uniforme portant sur le droit commercial général, l'Acte uniforme portant organisation des sûretés, révisé le 15 décembre 2010 à Lomé, et l'Acte uniforme relatif au droit des sociétés commerciales et du groupement d'intérêt économique, révisé le 30 janvier 2014 à Ouagadougou.

Adopté le 24 mars 2000 à Yaoundé et entré en vigueur le 1er janvier 2001 pour les comptes personnels des entreprises, et le 1er janvier 2002 pour les comptes consolidés et les comptes combinés, l'Acte uniforme portant organisation et harmonisation des comptabilités des entreprises de l'Ohada avait remplacé le Plan comptable Ocam (Organisation commune africaine et malgache) adopté en janvier 1970 par les chefs d'Etats membres.

La grande innovation de l'Ohada par rapport à l'Ocam est d'avoir institué un système comptable comportant un droit comptable autonome, « l'Acte uniforme », sur lequel s'adosse le dispositif technique, le plan comptable et le fonctionnement des

comptes, sans oublier la mise en place de trois systèmes applicables aux entreprises en fonction de leur chiffre d'affaires, à savoir le système normal, le système allégé et le système minimal de trésorerie.

Des ateliers sur l'implémentation du système comptable

Dans le cadre du Programme d'amélioration du climat des investissements dans l'espace Ohada financé par un don de la Banque mondiale, l'Ohada a lancé différentes missions au titre de la composante 3 « amélioration de l'information financière ». Le cabinet Fideca, mandaté pour réaliser l'étude sur la « révision de l'Acte uniforme portant organisation et harmonisation des comptabilités des en-

treprises », s'est rendu dans tous les pays membres de l'Ohada du 12 mars au 8 avril 2015 pour animer un atelier sur l'implémentation du système comptable Ohada. L'atelier de Brazzaville a été organisé le 23 mars 2015. Il a regroupé sur invitation de la Commission nationale de l'Ohada les experts-comptables, le corps enseignant, la Direction générale des impôts, la Direction de la statistique, le patronat et la Banque centrale. Au terme des ateliers nationaux, le cabinet Fideca a animé à la CCJA, les 15 et 16 juin 2015, un atelier de restitution de la note conceptuelle et du rapport d'évaluation de l'implémentation de la réglementation comptable de l'Ohada, regroupant les représentants des dix-sept Etats.

BRÈVES ÉCO

Facebook veut asseoir sa présence en Afrique

Le plus célèbre des réseaux sociaux dans le monde a annoncé courant juillet l'implantation de son premier bureau sur le continent africain, à Johannesburg, en Afrique du Sud. Cette structure aura pour mission d'accompagner la croissance de l'entreprise créée par Mark Zuckerberg, qui connaît déjà un fort engouement de la part des entreprises et des individus. On estime actuellement à 120 millions le nombre d'utilisateurs actifs de ce réseau social, soit une progression de 20% sur la dernière année. La mission de ce bureau africain sera aussi d'aider les entreprises à s'y développer localement et régionalement. C'est à Nunu Ntshingila, une ancienne dirigeante du groupe publicitaire américain Ogilvy, que reviendra la charge de mener cette mission.

Ciel gris sur la Bourse de Libreville

Si son département obligataire fonctionne de manière satisfaisante, il en va autrement au sein du compartiment Actions de la Bourse des valeurs mobilières de l'Afrique centrale (BVMAC), qui peine à attirer les entreprises. A ce jour, seul Siat Gabon, leader de l'industrie agroalimentaire dans le pays, y est coté. Cette situation a conduit la Commission de surveillance du marché financier de l'Afrique centrale (Cosumaf) à engager une étude sur le potentiel financier de la place boursière, confiée au cabinet de conseil international Roland Berger. Cette étude sera réalisée grâce à un financement de la Banque mondiale.

Le franc CFA en question

C'est la démarche de l'économiste togolais Kako Nubukpo, ancien ministre de la Prospective, qui souhaite revoir l'arrimage du franc CFA à l'euro. Pour rappel, cette monnaie créée en 1945 et utilisée par seize pays d'Afrique de l'Ouest et du centre, présente une parité fixe avec l'euro. Dans l'entretien qu'il a accordé à nos confrères du *Monde Afrique* en juillet dernier, l'économiste préconise notamment de « modifier le régime de change pour aller vers un régime plus flexible avec, par exemple, un arrimage du CFA à un panier de devises ». Par ailleurs, selon lui « le franc CFA, via son rattachement à l'euro, est beaucoup plus déterminé par les événements au sein de la zone euro que par la conjoncture au sein de la zone franc. C'est une hérésie ! »

Sur la base de la synthèse des observations et suggestions recueillies au cours des ateliers nationaux, le rapport d'évaluation a proposé et soumis aux représentants des 17 Etats les améliorations à apporter à l'Acte uniforme et au traitement comptable des achats et frais accessoires des marchandises, matières et fournitures et emballages commerciaux, des terrains et titres de placement et frais accessoires, des indemnités de fin de contrat de travail, des avantages en nature alloués au personnel, du personnel intérimaire et des contrats de location, des activités ordinaires et hors activités ordinaires, au champ d'application des plans de comptes sectoriels, à la mise à jour de l'Acte uniforme du droit des sociétés commerciales et du GIE, et du plan comptable général.

En attendant l'appréciation des commissions nationales

Le rapport a également proposé une simplification de la présentation des états financiers, notamment le Tafire, afin d'en faciliter la lecture, la compréhension et l'utilisation. Les propositions d'évolution de la norme comptable ont été faites en référence aux IFRS. Les résultats des débats serviront au cabinet Fideca pour formuler un projet d'Acte uniforme révisé, de plan de comptes, d'états financiers et de document de fonctionnement des comptes, qui seront soumis à l'appréciation des commissions nationales de l'Ohada avant de poursuivre le processus de la révision, conformément aux dispositions des articles 6 à 9 du Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique.

JEAN-JACQUES SAMBA

L'Agence congolaise de normalisation et de la qualité : bientôt une réalité après le vote du Parlement

Les Congolais s'interrogent sur la normalisation, la norme et la qualité, trois concepts ignorés du grand public, alors qu'ils touchent leur quotidien, sans pour autant qu'ils s'en aperçoivent. La loi portant création d'une agence dépositaire de ces principes va permettre d'offrir des garanties sur ce plan.

Tenez ! Quel est le rapport entre une feuille A4, un casque de chantier, une cocotte-minute ? C'est la **normalisation**, car tous ces objets ont fait l'objet d'échanges importants au niveau international pour arriver à un consensus sur les critères auxquels ils doivent répondre ; critères visant à établir le meilleur compromis entre l'état d'une technique ou d'une procédure et les impératifs socio-économiques. C'est pourquoi la volonté manifeste de définir un niveau de **qualité et de sécurité** des produits ou des services est au centre des préoccupations des membres des comités techniques de normalisation à travers le monde. Ainsi, en notre qualité d'utilisateurs finaux nous avons l'assurance que le bouton de la machine à bois soit visible et à portée de main, que la carte de paiement puisse être insérée dans n'importe quel terminal à tra-

vers le monde, que le chargeur de téléphone puisse être utilisé pour deux téléphones non identiques...

Une réponse aux exigences de développement

L'importance de la norme au quotidien est insoupçonnée. Dans une économie mondiale de plus en plus compétitive, aucune économie nationale ne peut prétendre à une plus grande croissance, si elle n'a pas la maîtrise qualitative de sa production des biens et services.

En réglementant le système national de normalisation et de gestion de la qualité dont la loi a déjà été votée par le Parlement et en créant l'agence chargée de sa mise en œuvre, le Congo vient de répondre de façon appropriée à l'exigence de développement industriel et de modernité de l'économie nationale.

La normalisation et la qualité sont des facteurs indispensables de compétitivité et d'insertion dans le commerce international. Oser le pari de la **normalisation** et de la **qualité** des produits congolais de référence sur le marché sous-régional et mondial, c'est le passeport d'accès à ces nouveaux marchés. En participant aux activités d'élaboration des normes, une entreprise, par exemple, anticipe sur les futures exigences de son marché, valorise et protège ses pratiques, ses produits ou ses services. Et quand elle applique les normes, l'entreprise **améliore sa performance**, accroît la confiance de ses clients et augmente ses parts de marché. Outil d'intelligence technique et économique, l'agence sera, tant pour les opérateurs économiques, les consommateurs, que l'Etat :

- un instrument d'harmonisation et de facilitation des transactions ;
- un outil de confiance et de gestion de risques ;
- un support d'information, de formation et de communication ;
- un outil de management de la qualité et de la certification de nos biens et services ;
- un moyen moderne de régulation volontaire.

JEAN-JACQUES NGOKO MOUYABI,
DIRECTEUR DU CENTRE DE LA NORMALISATION ET
DE LA GESTION DE LA QUALITÉ

Le distributeur officiel

 **KÄRCHER**



Donnons aux Hommes les moyens de bâtir l'avenir

Le code communautaire de la marine marchande

La Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (Cemac), qui comprend le Congo, le Gabon, le Cameroun, la Guinée Equatoriale, le Tchad et la République centrafricaine, a révisé son code de la marine marchande le 22 juillet 2012.



L'entrée en vigueur du code initial remonte au 22 décembre 1994. L'idée d'une uniformisation, par une codification en un instrument unique, a eu pour objectif de créer un cadre juridique moderne, sécurisant, incitatif et propice aux investissements étrangers et au commerce maritime. Le code de la marine marchande révisé en 2012 comporte 800 articles, alors que celui de 2001 en comptait 610. Il est réparti en dix livres. Le livre 1 est consacré aux dispositions générales, le livre 2 au navire, le livre 3 à la navigation maritime, le livre 4 à la pollution marine, le livre 5 aux gens de mer, le livre 6 aux transports maritimes et aux professions auxiliaires, le livre 7 aux régimes disciplinaire et pénal de la marine marchande, le livre 8 au contentieux en matière d'infractions maritimes, le livre 9 aux juridictions maritimes et à l'arbitrage et le livre 10 aux dispositions finales. Il est important de relever que les dispositions du code sont applicables à tous les navires et plateformes flottantes immatriculés dans un Etat de la Cemac, aux équipages et passagers qui y sont embarqués, ainsi qu'à



Crédit Photo : Getty Images

BLUEBIZ

AIRFRANCE  **KLM** 

La façon la plus simple de récompenser votre entreprise

BlueBiz est le programme d'Air France et KLM exclusivement dédié aux entreprises. Profitez dès à présent de l'inscription gratuite en prévision de vos prochains voyages et cumulez des Blue Credits pour réserver vos billets Prime.

Inscrivez-vous gratuitement sur airfrance.com
ou flashez ce code avec votre smartphone



toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, qui, bien que non présentes à bord, auraient commis une infraction aux dispositions du code. Le code est également applicable aux navires, aux équipages et aux passagers étrangers se trouvant dans les eaux, sous juridiction d'un Etat de la Cemaac, lorsque cela est prévu par les accords de réciprocité passés entre un Etat membre et un Etat tiers, ainsi qu'aux gens de mer de nationalité d'un Etat de la Cemaac ou résidant dans un Etat membre, sans considération du lieu d'immatriculation ou d'affrètement du navire à bord duquel ils sont employés.

Quel est le contenu de cet instrument ?

Dans son contenu, le code traduit plusieurs aspects : la navigation maritime au sens large (genres, zones, police, formalités d'arrivée et de départ des navires dans les ports) est précisée. L'article 5 du code réserve la navigation au cabotage national et sous-régional aux navires battant pavillon d'un Etat membre, sauf dérogation justifiée accordée par chaque autorité maritime compétente, au cas par cas. Le code précise aussi les espaces maritimes sous juridiction nationale.

Il existe une intensification de l'activité normative en matière de sécurité et de sûreté maritimes avec l'insertion dans le code des dispositions pertinentes du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) entré en vigueur à la fin de l'année 2002, en réponse aux attentats du 11-Septembre 2001 aux Etats-Unis puis à l'accroissement des actes de piraterie maritime.

Le navire, outil par excellence de la navigation maritime, est exposé aux événements de mer (abordage, échouement, incendie, perte

de navire, assistance et sauvetage, avaries) contenus dans les articles 217 à 278. Son statut, sa propriété, les privilèges et hypothèques maritimes, tout comme les questions relatives aux saisies, sont intégrés dans le code (art. 21 à 315).

Les dispositions relatives à la pollution marine y occupent une bonne place (art. 316 à 371). Elles concernent directement les navires et la navigation en application des conventions internationales (convention Marpol 73/78, convention des Nations unies sur le droit de la mer).

Intégration de la convention internationale sur le travail maritime

Une autre question a retenu l'attention du législateur de la Cemaac, celle des gens de mer ou marins définis comme tout professionnel de la navigation maritime et toute autre personne dont l'activité professionnelle s'exerce en mer (art. 372 à 459). Ils doivent être qualifiés et recrutés en respectant un certain nombre de critères.

L'environnement dans lequel ils évoluent est si particulier que l'organisation internationale du travail (OIT) a adopté, le 23 février 2006, une convention internationale sur le travail maritime dite MLC 2006 entrée en vigueur et ratifiée par le Congo. Au regard de sa pertinence, le législateur communautaire a cru bon de l'intégrer dans ce code. Aussi, chaque Etat membre a l'obligation

d'assurer la protection de la santé, la sécurité, de prévenir les accidents, d'exiger que les installations du bien-être existant sur son territoire puissent être utilisées par tous les gens de mer et qu'ils bénéficient d'une protection sociale. L'état civil en mer et les

successions maritimes sont également codifiés. S'agissant des transports maritimes et professions auxiliaires, les articles y relatifs ont subi un véritable « carénage » (art. 460 à 735). En ma-

tière d'affrètement, le code a repris pour une large part, les dispositions de la loi française de 1966 sur les affrètements, tandis qu'en matière de contrat de transport de marchandises par mer, c'est la convention des Nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer adoptée le 23 septembre 2009 et dite Règles de Rotterdam qui, bien que n'étant pas encore entrée en vigueur mais ratifiée par le Congo, a été intégrée dans le code. Ce qui a pour conséquence l'abrogation des Règles de Hambourg expressément reprises et mentionnées dans le code précédent.

On notera ici, qu'au nombre de professions auxiliaires du transport maritime dont les régimes juridiques ont été améliorés, figurent la consignation (art. 621 à 626) et la manutention (art. 627 à 641). Sans que la liste soit exhaustive, d'autres professions maritimes ont été codifiées

telles que le pilotage, le remorquage et le lamanage.

On sera agréablement surpris de constater que les assurances maritimes (art. 672 à 735) n'ont pas été omises dans le code, quand bien même il existe un code des assurances dans la zone Cima.

S'agissant des régimes disciplinaire et pénal de la marine marchande, ils sont intégralement traités dans le code (art. 736 à 757). Ce qui traduit l'idée selon laquelle, si un contentieux devrait prospérer, il sera nécessaire de saisir les juridictions. Le code de la marine marchande de la Cemaac prévoit l'institutionnalisation d'une chambre maritime au sein des juridictions d'instance et d'appel des juridictions nationales.

L'avènement d'un nouvel ordre maritime

S'il est vrai que « nul n'est censé ignorer la loi », l'observateur averti peut estimer que la codification actuelle, mise à jour depuis trois ans, ressemble à un serpent de mer, faute pour la Cemaac de l'avoir édité. Par ailleurs, la « fiscalité maritime » – fiscalité des investissements navals et exonérations, fiscalité de l'avitaillement, fiscalité des revenus tirés de l'activité de transport maritime, fiscalité des revenus des gens de mer – n'est pas traitée dans ce code, mais laissée sans aucun doute au code général des impôts de chaque Etat membre.

Quoi qu'il en soit, au regard du caractère moderne de cet instrument et de ses enjeux, on peut affirmer que ce code consacre la réalité d'un nouvel ordre maritime dans l'espace Cemaac.

ERIC DIBAS-FRANCK,
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE SGSP



METATOUT

PREFABS

Qualité et développement Durable !

Logements pratiques prêts à l'emploi

Bâtiments en acier léger galvanisé

Bâtiments à systèmes modulaires

Bâtiments en acier structural

Cabines Mobilier urbain

Bâtiments préfabriqués

Bâtiments écologiques

Conteneurs de vie

Stations Services

Sanitaires

Hangars



BRÈVES ÉCO

Les femmes, au cœur des inégalités

Le dernier rapport de l'ONG ONU-Femmes est sans appel quant aux inégalités qui touchent les femmes en Afrique. Si cette réalité est patente sur l'ensemble de la planète, elle l'est d'autant plus sur le continent africain. Le texte souligne ainsi qu'en Afrique subsaharienne les femmes gagnent en moyenne 30% de moins que les hommes, contre 19% en Amérique latine, et 14% au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. En outre, le rapport évalue à 89% la place du travail informel dans le travail des femmes sur le continent. Des avancées sont toutefois notées dans des pays comme le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Niger et le Togo où existent des lois qui prévoient une égalité salariale, et qui interdisent la discrimination.

Des pays résilients à la crise des cours des matières premières

La chute des cours des matières premières affecte durement l'Afrique subsaharienne et fait rejaillir avec autant d'acuité les nécessités de diversification économique. Dans le cadre de sa dernière étude, le groupe Coface, qui fait partie des leaders mondiaux de l'assurance-crédit, souligne la forte résilience à la crise de trois pays africains dans ce contexte. C'est le cas de l'Éthiopie et de l'Ouganda, qui développent leur secteur manufacturier, avec notamment la transformation de produits agricoles et l'essor des activités liées au textile, et du Kenya, qui ancre sa croissance dans le tertiaire, via les télécommunications et les services aux entreprises.

La Francophonie créative à l'honneur

Le Forum mondial de la langue française, qui s'est déroulé fin juillet dans la ville de Liège, en Belgique, a placé la notion de créativité comme moteur de l'innovation francophone. Autour de cinq thématiques majeures – l'éducation, l'économie, la culture et les industries culturelles et la participation citoyenne – la manifestation a fait la part belle à quelques initiatives remarquables venues d'Afrique. C'est le cas de Tounkaa.com – une plateforme et solution web togolaise dédiée aux micro-services et jobs des secteurs d'activités les plus prisés sur internet – et de Imagotext, une application destinée à l'enseignement de la langue française grâce à une utilisation des images, ainsi qu'un outil de production d'infographies.



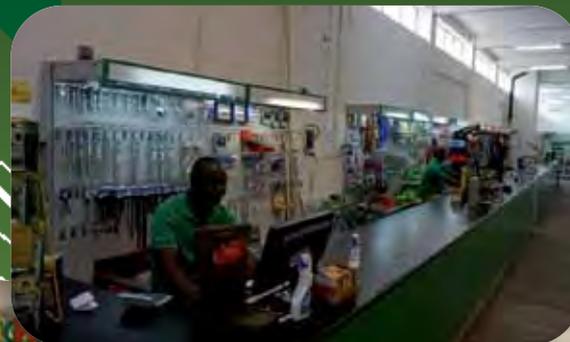
Le chiffre

2 500 milliards

En dollars, le montant évalué par les pays de l'OCDE (qui regroupe les trente-quatre pays les plus avancés économiquement) et le G77 (qui rassemble 177 pays en développement), afin de financer les dix-sept objectifs de développement durable (ODD) définis par l'ONU pour la période 2015-2030. A cette échéance, le programme ambitieux d'éradiquer la pauvreté et la faim dans le monde, tout en maîtrisant le changement climatique. Cet engagement, pris le 16 juillet dernier dans le cadre de la conférence d'Addis-Abeba sous l'égide des Nations unies, suppose que les pays donateurs consacrent 0,7% de leur revenu national brut à l'aide au développement.

CO. DIS. CO

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



Venez découvrir
notre
nouvel espace
en magasin :
LA BOULONNERIE



NOUVEAU !



EGA Master

HILTI

DAIKIN
Climatisation et Chauffage

Castolin Eutectic Castolin

BP 459 - POINTE NOIRE - CONGO

Tél. 06 650 92 61

e-mail : codisco@codisco-congo.com

Scab Congo S.A. : évoluer avec les exigences de son temps

La plus grande société de sécurité privée du Congo, sous l'impulsion de son président fondateur, emploie environ 6 000 collaborateurs et propose des services complets et aboutis : gardiennage, transport de fonds, téléalarme et conducteurs de chien.

« Clairvoyant et novateur. » Si nous devons résumer brièvement les qualités de son président-directeur général et administrateur fondateur, tout serait dit. La clairvoyance, Alphonse Nzomambou, ancien instituteur spécialisé, n'en manque pas quand il décide de se lancer dans les affaires en 1975. Il crée la Société de construction et d'aménagement des bâtiments (Scab) du Congo pour participer à l'essor des grands travaux de son pays. Avec à l'époque 1 000 employés, il obtient plusieurs références et réalisations en bâtiment, divers services off-shore. Très rapidement, et avec une justesse d'esprit hors du commun, devant un secteur qui périclité à l'époque, il choisit de s'orienter dans la voie du gardiennage.

Initialement implanté sur Pointe-Noire, il crée avec succès une agence sur Brazzaville

en 1980, une première antenne à Loutété en 1986, et une succursale à Nkayi en 1987. Puis l'instinct le pousse à s'adapter aux besoins de ses clients. Il crée un département « canin » dès 1987 à Kento Mossi, sur la route du Cabinda après Ngoyo. La réputation de la Scab s'installe, il devient alors nécessaire de s'installer à Dolisie en 1995.

Sens de l'adaptation et recours à des experts de haut niveau

Alphonse Nzomambou est également jeune d'esprit et toujours attaché aux innovations. Vivre avec son temps est sa devise, et proposer des services nouveaux dans un secteur très concurrentiel est son leitmotiv permanent. En 1995, il crée un département « transport de fonds », innovant pour l'époque, avec du matériel de qualité en provenance

de France. L'investissement est lourd mais le besoin est réel. En 1999 – et même si la facette humaine reste indispensable dans ce type de prestation – il introduit la performance avec de nouvelles technologies en phase avec la recherche d'un haut niveau de qualité. Le département « téléalarme » naît et ne cesse de croître régulièrement dans la palette des offres technologiques : télésurveillance, contrôle d'accès, alarmes-incendie, alarmes d'intrusion, rondiers, etc., sont parfaitement maîtrisés de A à Z, de l'installation à la maintenance physique en cas de déclenchement.

Clairvoyant et novateur, il l'a également été en déléguant la gestion quotidienne de son entreprise à des expatriés, afin de répondre à des impératifs de technicité et de rigueur. Cet investissement est aujourd'hui reconnu. Les clients « historiques » sont légion : BCI, Crédit du Congo, Total, Socofran, CFAO, etc.

Une gestion sociale optimisée

Alphonse Nzomambou, membre de la Fondation Rotary International du club de Pointe-Noire depuis le 1er juin 1989, est également un précurseur dans la mise en place

d'une démarche qualité de haut niveau. La gestion sociale de la Scab est exceptionnelle dans ce style d'entreprise : CHSCT, cellule HSE, responsable syndicaux et délégués du personnel, cellule de formation interne, rassurent les collaborateurs sur l'intégration dans l'entreprise et sur les intérêts légitimes de chacun. Car le secret de cette réussite est peut-être là : comprendre que l'agent de protection et de sécurité d'aujourd'hui n'est plus socialement celui de 1975.

Pour Pierre Miollan, directeur général adjoint de la Scab depuis 2014, cette optique de gestion du patriarcat est rassurante : « Assumer une gestion sociale de ce niveau et de cette qualité a un coût. Au premier abord, celui-ci peut sembler prohibitif à nos clients. Mais très rapidement, l'effet évident sur la prestation rassure, et une certaine confiance s'installe entre le client et nous. » Dans la palingénésie de la société, la Scab s'est toujours enrichie de la force de ses cadres et de sa recherche permanente du perfectionnement. Aujourd'hui, la société possède des fondations solides et se tourne sereinement vers l'avenir.

JEAN BANZOUZI MALONGA



Pierre Miollan, directeur général adjoint de la Scab.

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 Nguabi (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

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 ; ouverture en 2015 d'une salle de banquet de 1000 m²
- Détente, piscine dans un cadre de verdure unique
- Restaurant "Le Missalas", cuisine gastronomique européenne et raffinée congolaise
- Restaurant "L'Oriental", cuisine spécialités marocaines et libanaises
- "Gusto" grill tapas, au bord de la piscine ; brunch tous les dimanches
- Fêtez vos événements privés
- Fitness d'exception avec espace de musculation, saunas, jacuzzis ainsi que deux salles de massages thaïlandais
- Galerie de boutiques



Brazzaville : Tél : 242.22.281.12.49 / 242.05.730.16.16
15 avenue de l'Amitié - BP 1050 - Brazzaville - CONGO
E-mail : contact@olympic-palace-hotel.net
Site Web : www.olympic-palace-hotel.net

1^{er} réseau de logistique intégrée au Congo



BOLLORÉ AFRICA LOGISTICS est le premier réseau de logistique et de transport au Congo. Fort de notre connaissance du terrain nous bâtissons avec vous des solutions logistiques sur mesure adaptées à vos projets (pétrolier, minier, infrastructures, FMCG, ...), telle est notre vocation. Nous sommes spécialiste dans les opérations logistiques et multimodales allant de la commission de transport et opération de dédouanement, de transit, de manutention portuaire ou aéroportuaire, de supply chain et d'entreposage à valeur ajoutée ainsi que sur la livraison finale dans des zones qui comptent parfois parmi les plus difficiles du pays.

Opérateur de tout premier plan et acteur de référence en shipping et consignment pour les grandes compagnies maritimes escalant au port de Pointe-Noire, Bolloré Africa Logistics Congo est le spécialiste du corridor Pointe-Noire / Brazzaville et de l'hinterland via le Cabinda

Et notre espace voyages à Brazzaville et Pointe-Noire offre un service personnalisé allant de la billetterie aérienne en continue à l'organisation de tous vos déplacements grâce à notre assistance voyage complète (accueil à l'aéroport, formalités d'entrée, gestion des bagages, ...). En parallèle, nos agences d'envoi express à Brazzaville et Pointe-Noire, acheminent et livrent vos colis / documents en express dans le monde entier.

Avec l'expérience, le savoir-faire et l'engagement de nos équipes, nous sommes capable de répondre à toutes vos demandes partout en Afrique.

Transport

Transit & Manutention

« Nous souhaitons voir l'émergence d'un capitalisme congolais dans notre secteur »

Alphonse Obambi-Itoua,
président de la fédération Transport
et Transit à Unicongo

La fédération présidée par Alphonse Obambi-Itoua au sein d'Unicongo est très importante au regard des sociétés membres qui la composent. Il porte un regard avisé sur ce secteur crucial pour l'économie congolaise.



Pouvez-vous présenter la Fédération Transport, Transit, d'Unicongo à nos lecteurs ?

La fédération Transport et Transit d'Unicongo est l'une des plus importantes de notre union patronale. Cela est perceptible par l'envergure de ses membres, parmi lesquels Congo Terminal, Bolloré Africa Logistic, Socotrans, Necotrans-Getma, NileDutch, Delmas, Air France, Congo Handling, Aerco, etc. Ce sont de très grandes sociétés, tant en termes de nombre d'employés qu'en termes de chiffre d'affaires. Son importance se traduit aussi par son apport dans l'économie du Congo, à travers les activités menées. Notre fédération couvre beaucoup de secteurs : le transport maritime et aérien, la manutention portuaire et aéroportuaire, la gestion des terminaux à conteneurs, la messagerie express ainsi que le secteur du transit. Puis, ces derniers temps, celui du transport routier qui se développe très rapidement, depuis que l'Etat a engagé de grands travaux de construction des routes. C'est donc une fédération très active et importante.

Comment se porte le secteur des transports, transit, manutention, consignation ? Pouvez-vous dresser brièvement un état des lieux des différentes filières ?

On peut dire que notre fédération est celle où les membres se plaignent le moins par rapport à la conjoncture économique. Il est vrai qu'on constate

actuellement une légère stagnation dans les importations, mais cela ne se fait pas trop ressentir au niveau de la fédération. Sauf dans les domaines qui dépendent beaucoup des travaux publics, et particulièrement des chantiers de l'Etat qui ont connu une baisse. Mais les rapports de nos dernières réunions ne font pas le constat de grandes chutes de nos activités, en dépit d'une sensible diminution en termes de nombre d'escales, liée particulièrement au transbordement entre Pointe-Noire et les autres pays sur la côte Ouest du continent.

En ce qui concerne le transport terrestre, le gouvernement congolais s'est beaucoup investi dans la construction des routes, non seulement sur l'axe Pointe-Noire/Brazzaville, mais aussi dans l'ensemble du pays. Cela fait que cette activité se développe de plus en plus dans notre fédération. Il y a même des transporteurs du Gabon, et surtout du Cameroun, qui arrivent jusqu'à Pointe-Noire via Brazzaville. L'effort que nous devons consentir au niveau de la fédération, c'est de faire comme eux. C'est-à-dire de développer nos capacités pour transporter les produits du Congo vers les autres pays limitrophes. Malheureusement, la faiblesse de la production nationale agricole et industrielle fait qu'au départ du Congo il n'y a pas de produits à transporter, sinon un très faible tonnage. Cela ne nous empêche pas d'aller chercher le produit là où il se trouve.

Quelles sont les difficultés auxquelles les membres de votre fédération sont confrontés ?

Le Port autonome de Pointe-Noire connaît un important développement. C'est comme qui dirait notre « mère nourricière ». Notre désir est de voir ce port plus attractif et plus concurrentiel que les autres. Le grand problème à résoudre au niveau de ce port, c'est celui du délai du passage portuaire, qui est encore très long. Certes, il faut reconnaître qu'il y a eu beaucoup d'améliorations avec l'installation des portiques, ainsi que les efforts des services de douane. Mais il y a encore beaucoup de choses à améliorer pour atteindre l'efficacité.

En plus du délai de passage à améliorer, il y a la question des coûts de passage portuaire. Le port de Pointe-Noire est réputé comme l'un des plus chers d'Afrique. La responsabilité de ces coûts élevés est à charge partagée entre nous, les acconiers, les manutentionnaires, les transitaires et l'administration portuaire qui devrait revoir son système de tarification en comparaison avec les autres ports. Cela permettrait d'être plus compétitif en attirant davantage de navires, et donc plus d'activités pour nous. Notre fédération travaille dans ce sens, avec l'appui d'Unicongo, pour diminuer le nombre et les coûts des taxes perçues par les administrations publiques qui interviennent le long de la chaîne du passage portuaire. Les délais et les coûts de passage por-

tuaires sont deux éléments fondamentaux pour la compétitivité du port.

Quelles sont les grandes lignes d'action en cours ou à venir au sein de votre fédération ?

Nous sommes membres du conseil d'administration du Port autonome de Pointe-Noire et de celui de Brazzaville, ainsi que d'autres plateformes de concertations. Cela nous permet d'intervenir et de faire des propositions en faveur de ce secteur et de nos adhérents. Nous sommes actuellement en train de travailler sur la fluidité de la circulation au Port autonome de Pointe-Noire, qui a compris notre cri d'alarme et l'intérêt d'ouvrir d'autres voies d'entrée et de sortie du port. De même, à la demande de notre fédération, la Direction départementale de la douane a accepté que leurs services concernés travaillent au moins jusqu'à 18 heures. Nous avons aussi obtenu la possibilité de sortir les marchandises les samedis, et même les dimanches, ce qui n'était pas facile face aux contraintes de l'administration publique. Tout cela concourt à la réduction des délais du passage portuaire. Notre souhait est qu'il y ait un plus grand nombre de sociétés à capitaux congolais au sein d'Unicongo. Les sociétés à capitaux étrangers qui sont au sein de notre fédération sont tout à fait ouvertes et voudraient bien voir l'émergence d'un capitalisme congolais dans ce secteur. Notre présence à la tête de cette fédération le prouve à suffisance.

**PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN BANZOUZI MALONGA**

Le Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale

Les difficultés de transport entre les pays d'Afrique centrale ont été identifiées comme l'un des facteurs retardants l'intégration régionale dans cette partie d'Afrique, pourtant naturellement bien pourvue.

Adopté en janvier 2004 par la Conférence des chefs d'Etat et de Gouvernement lors du 11e sommet ordinaire de la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC), le Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale (PDCT/AC) est une réponse aux problèmes de transports qui gênent la circulation des personnes et des biens entre les pays et retardent l'intégration économique. Il s'agit là d'une des conditions du développement de la sous-région, dont le taux de croissance est largement en deçà de ses potentialités naturelles.

Le PDCT/AC, qui est le cadre de référence pour le développement des infrastructures en Afrique centrale, englobe le réseau prioritaire intégrateur de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (Cemac), le réseau communautaire de la CEEAC et les projets prioritaires du Nouveau Partenariat de développement de l'Afrique (Nepad). Il est constitué de trois composantes : infrastructures, facilitations des transports, et sys-

tème d'information géographique (SIG). A court terme ce plan visait la liaison par des routes bitumées de toutes les capitales des Etats membres de la CEEAC, à moyen terme la mise en place d'un cadre consensuel de négociation pour la mobilisation de financements des investissements des infrastructures de transport, et, à long terme, la structuration d'un système de transport communautaire fiable et à moindre coût.

Une évolution vers des projets prioritaires

Quelques 303 projets avaient été identifiés, parmi lesquels 157 ont été qualifiés de première priorité par une étude réalisée en 2006 suivant les critères du caractère régional, économique et transversal. Compte tenu du montant très élevé des financements nécessaires à leur réalisation, une liste plus réduite de 55 projets a finalement été retenue en 2007, parmi lesquels 17 ont trouvé des financements. On y compte 10 projets routiers, 3 projets fer-

roviaires et 4 projets maritimes. Trois projets routiers concernent le Congo :

- l'axe Brazzaville-Yaoundé, dont le bitumage du tronçon Ouesso-Liouesso-Mambili sur 199 km est en cours, celui du tronçon Ketta-Sembé sur 169 km est terminé, et celui de Sembé-Souanké-N'tam-frontière du Cameroun est en cours ;

- l'axe Brazzaville-Libreville, avec le bitumage de Dolisie-Kibangou Nyanga-Dousala (frontière du Gabon) sur 228 km, dont l'étude a été validée ;

- l'axe Brazzaville-Kinshasa (pont route-rail sur le fleuve Congo) sur 2,5 km en quête de financement.

Il existe deux autres axes routiers intégrateurs à bitumer de Ouesso à la frontière de la RCA sur 499 km, passant par Pokola, Enyellé et Bétou, et de Mila-Mila à la frontière du Gabon sur 220 km, passant par Makabana, Mossendjo, Mayoko-Mbinda.

Tous ces axes routiers intégrateurs présagent d'un accroissement remarquable des échanges commerciaux entre le Congo et ses voisins de la Cemac et de la CEEAC, comme l'illustrent depuis quatre ans les camions camerounais qui approvisionnent Brazzaville en pommes de terre et en oignons.

JEAN-JACQUES SAMBA



La garantie d'un transport fiable.
Le Mercedes-Benz Actros



Mercedes-Benz
Trucks you can trust



TRACTAFRIC MOTORS
Congo

rufin.lepembe@tractafrictmc.com
www.tractafrictmc-congo.com

Pointe-Noire
Boulevard du Président M. NGOUABI
B.P. 697 Pointe-Noire
Tél : (+242) 06 665 40 34

Brazzaville
113 av Edith Lucie BONGO ONDIMBA
(ex avenue du Port) - Brazzaville
Tél : (+242) 06 979 93 30



Sofia Beach
Qui peut faire ça ?



Parc de jeux
pour enfants de 0 à 16 ans



Sur la Côte Sauvage (face à l'hôtel Azur Le Gilbert's)

SOFIA SERVICES

Tél. : (+242) 06 992 31 31

(+242) 06 643 10 78

diradj.sofia_services@outlook.fr

TRANSPORT FERROVIAIRE

« Faire du CFCO le réseau ferroviaire de référence d'Afrique centrale »

Jean-François Coutin, directeur général du CFCO



Véritable épine dorsale de l'économie congolaise, le Chemin de fer Congo-Océan a connu un dernier exercice difficile en raison de retards dans la réception de locomotives, condition indispensable à l'exercice de ses missions. Pour autant, son plan de développement quinquennal et le dynamisme de ses effectifs devraient lui permettre de conforter ses objectifs de croissance. Le point avec son directeur général.

En décembre 2014, dans votre message de vœux de nouvel an, vous souligniez que l'année 2014 avait été particulièrement difficile et que le CFCO n'avait pas été en mesure de satisfaire la demande de ses clients. Comment se traduisent les principales difficultés auxquelles le CFCO est confronté ? Quelles en sont les conséquences immédiates ?

Je confirme que l'année 2014 a été très difficile, les chiffres parlent d'eux-mêmes. Le trafic marchandises est en baisse de plus de 20% par rapport à l'année précédente et le trafic voyageur se situe en retrait au alentours de 10%. Cela est dû essentiellement au manque de moyens de traction, c'est-à-dire des locomotives. Ce qui s'est passé est assez simple. L'Etat congolais a lourdement investi dans le CFCO, qui a acquis dix locomotives américaines neuves qui devaient être livrées au premier trimestre 2014. Mais finalement, ces locomotives n'ont été livrées qu'à la mi-avril 2015 à cause des problèmes de décaissement tardif du financement. Cette situation est traumatisante pour une entreprise lorsqu'on a des clients qui se bousculent au portillon et qu'on n'est pas en mesure de répondre à leurs besoins. C'est dramatique. Malgré ce manque de moyens, nous avons réussi à tirer le maximum de notre outil de production. Je voudrais à ce propos féliciter les hommes, les cheminots et cheminotes qui, avec peu de moyens, ont quand même réussi à sauver l'essentiel.

Le conseil d'administration du 29 juin 2015 a noté avec satisfaction que le CFCO s'est doté d'un Plan de développement stratégique. Quelles sont les grandes articulations de ce plan ?

Le CFCO est une entreprise publique, avec le statut d'entreprise industrielle et commerciale ayant une autonomie de gestion. Dans ce cadre, même si c'est une entreprise publique, il est utile qu'il fonctionne dans les règles de l'art, comme une entreprise privée. Le plan d'investissements sur cinq ans (2015-2019) que nous avons élaboré constitue une feuille de route absolument indispensable pour une entreprise comme le CFCO. A partir des objectifs de trafic (nombre de voyageurs et de tonnes transportés), ce plan permet d'identifier et de formaliser les besoins d'investissements sur une période quinquennale glissante. Ce sont des investissements à la fois à la charge de l'Etat, qui est le seul actionnaire de l'entreprise et à la charge du CFCO. Dans ces hypothèses de trafic, on retrouve la vocation de transit que le CFCO doit retrouver. Notamment sur la desserte de l'hinterland, à destination de la RCA et du Tchad, sans oublier Kinshasa, en face de Brazzaville, qui est une porte intéressante

pour cet énorme marché que constitue la ville de Kinshasa. Il s'agit aussi d'accompagner le développement du Port autonome de Pointe-Noire, notamment l'augmentation très perceptible du trafic des conteneurs, entendu que le chemin de fer est le mode de transport le plus pertinent pour acheminer de lourdes charges de Pointe-Noire à Brazzaville. Il nous faut aussi intégrer le démarrage des projets miniers avec les sociétés Exxaro et Congo

« Avec tous ces projets de développement de trafic, je suis sûr que le CFCO redeviendra une entreprise florissante. »

Mining à Mayoko, ainsi que MPD pour les minerais de fer de Zanaga, dont une partie du minerai devrait être acheminée par le CFCO.

En matière de voyageurs, les résultats actuels sont certes intéressants, mais ils pourraient être nettement supérieurs si l'on pouvait offrir une desserte plus étoffée, notamment en période de pointe comme en saison sèche par exemple. Ce plan sur cinq ans va nous permettre d'acquiescer un certain nombre de voitures-voyageurs complémentaires, de type « gazelle », afin de répondre à la forte demande de la clientèle. Ce plan quinquennal est donc un outil intéressant pour le pilotage de l'entreprise et pour les négociations avec l'Etat actionnaire. Il est recadré d'années en années en fonction de

l'évolution du trafic et des nouvelles données socioéconomiques, c'est pourquoi il est dit « glissant », puisqu'il doit s'adapter à l'évolution économique du pays.

Pouvez-vous revenir sur la réception de ces dix nouvelles locomotives, et d'autre part la possibilité d'utiliser quatre locomotives Exxaro et ses wagons porte-conteneurs. Où en êtes-vous avec ces projets ?

A propos des locomotives, nous avons effectivement réceptionné dix locomotives de fabrication américaine en avril 2015. Ce sont des locomotives de 2.200 chevaux, qui ont une très forte adhérence des roues avec les rails. C'est une notion très importante en matière de chemin de fer. Elles sont donc très performantes. Grâce à une opération très intéressante de la Direction générale des grands travaux, nous avons acquis quatre locomotives de la société Exxaro sur les six prévues. Elles sont actuellement utilisées à plein par le CFCO. Il reste maintenant à concrétiser l'acquisition des deux locomotives complémentaires, ainsi que de 90 wagons plats porte-conteneurs. Ces acquisitions vont nous permettre de mettre en place une navette ferroviaire entre Pointe-Noire et Brazzaville pour répondre à une très forte demande de transport par conteneurs.

Il se dit que le CFCO constitue l'un des freins au développement des projets miniers. Comment entendez-vous relever ce défi ?

Je m'inscris en faux contre cette affirmation trop gratuite. Il faut tout de suite noter que les projets miniers ne peuvent pas démarrer avec les cours actuels des prix du fer qui, est à un niveau très bas. Cela ne concerne pas que le Congo. Il est clair que tous les grands opérateurs miniers se sont mis en stand-by pour l'instant. Toutefois, il n'est pas concevable d'utiliser un autre mode de transport que le chemin de fer pour exploiter des gisements miniers de volumes aussi importants. On parle en termes de milliards de tonnes de réserves. C'est complètement insensé. Par ailleurs, même si le CFCO est une entreprise publique, il est tout à fait ouvert à la concurrence. C'est-à-dire que le CFCO peut permettre à un opérateur ferroviaire privé de venir faire son business ou son trafic. Nous n'inventons rien, puisque historiquement on se rappelle que la Comilog, qui est un opérateur ferroviaire au sens complet du terme, avait ses trains sur le réseau du CFCO. Donc, en ce qui concerne les sociétés minières Exxaro et Congo Mining et MPD, il est tout à fait possible pour eux de venir exploiter notre réseau et faire passer leurs trains. D'ailleurs Exxaro l'avait bien compris puisqu'il avait déjà lourdement investi sur l'achat des locomotives et des wagons. C'est là la meilleure preuve.

Ensuite il y a un élément fondamental qui est le coût. Pour un opérateur ferroviaire qui est propriétaires de ses locomotives et wagons,

en assure la maintenance, etc., le coût ne s'exprime pas en termes de prix de transport à la tonne. Il paye plutôt une taxe d'utilisation des infrastructures. Ce prix est un coût généré par la circulation de ses trains sur nos infrastructures ou notre plateforme ferroviaire (usure des rails et traverses, ballasts, services de sécurité dans les gares, etc.). Tout cela est parfaitement codifié et a fait l'objet d'une convention que nous avons d'ailleurs déjà signé avec Exxaro et Congo Mining. Ces conventions précisent les conditions de paiement de l'utilisation de nos infrastructures. Le CFCO n'est donc pas un frein au développement des projets miniers. Bien au contraire, nous sommes un partenaire qui va permettre le démarrage de ces projets miniers auxquels nous sommes très attachés, parce que c'est une importante source de revenus, non seulement pour le CFCO, mais pour toute l'économie du pays.

Votre infrastructure, notamment la voie, peut-elle répondre à ce défi du transport des produits miniers ?

Nous avons parlé d'achat de locomotives et de wagons, il reste un défi très important à relever, c'est l'infrastructure. Je ne vous cache pas que la voie ferrée est dans un état médiocre. Dans notre plan quinquennal, nous avons un vaste programme de réhabilitation des infrastructures. C'est-à-dire les remettre à niveau standard de qualité acceptable, notamment pour la sécurité, afin d'accompagner complètement le développement de ces projets miniers. Quand on fait la somme de tous leurs objectifs, on pourrait se retrouver à l'horizon de dix ans avec 30 millions de tonnes de minerai de fer à transporter à l'année. Ce qui impose une modernisation complète de la voie ferrée, sans changement d'écartement, car le problème ne se pose pas à ce niveau. Il s'agit plutôt de changer les rails, les traverses, les ballasts, etc., afin de pouvoir supporter le poids de tout ce trafic.

En 2014, vous avez noué un partenariat avec le projet CAB. A quel niveau se trouve ce projet fibre optique et quels sont les avantages attendus pour le CFCO ?

Nous travaillons déjà à court et moyen terme sur la mise en place d'un nouveau système d'exploitation. Vous savez que nous avons une voie unique qui impose le croisement des trains dans les gares. Il nous faut améliorer ce système. Pour ce faire, nous avons signé un partenariat avec le projet CAB, c'est-à-dire de la fibre optique qui est en train d'être installée le long de la voie ferrée entre Pointe-Noire et Mbinda (frontière avec le Gabon). Cette fibre optique va nous permettre de muter notre système d'exploitation et de sécurité autour d'un ordinateur central de haute capacité et performance, avec des liaisons informatiques data avec les différentes gares et locomotives en circulation. Cela va donc nous permettre d'exploiter d'une part en toute sécurité, et d'autre part de gagner en fiabilité, en régularité et en performance.

Un souhait, un vœu ?

Après une période très sombre, lourdement impactée par les événements sociopolitiques qu'a connus le pays, le CFCO est en train de ressortir la tête de l'eau. En prenant la direction générale de cette entreprise, j'ai trouvé un personnel extrêmement qualifié et qu'il faut davantage motiver. Cependant, il faut renouveler le personnel vieillissant par le potentiel de la jeunesse. Le défi, c'est de bien intégrer cette jeunesse. Que les anciens qui vont partir accueillent ces jeunes pour leur transmettre toutes leurs connaissances et compétences. Avec tous ces projets de développement de trafic, je suis sûr que le CFCO redeviendra une entreprise florissante. L'objectif de notre feuille de route, que j'ai partagée avec le ministre d'État en charge des Transports, est de faire que le CFCO redevienne le réseau ferroviaire de référence en Afrique centrale.

Après une longue carrière à la SNCF et à Réseau ferré de France, M. Jean-François Coutin a connu sa première expérience africaine au Gabon où il a dirigé pendant huit ans la société d'exploitation du Transgabonais (Setrag), une société privée concessionnaire du chemin de fer gabonais. C'est ensuite qu'il lui est proposé de prendre la Direction générale du CFCO en octobre 2013. Avec la mission d'en refaire le chemin de fer de référence de la sous-région, dans tous les sens du terme. Un challenge qu'il s'attelle à relever grâce à son expertise, avec le soutien des hautes autorités publiques congolaises. En 2014, le CFCO a transporté 520.000 voyageurs, et, pour le trafic marchandises, un peu plus de 822.000 tonnes transportées, alors que son objectif était

supérieur à 1 million de tonnes. Ce qui représente, en chiffre d'affaires voyageurs, un peu plus de 5 milliards de FCFA, et environ 22 milliards de FCFA en marchandises. A cela il faut ajouter les recettes hors trafic, notamment les produits de location d'espaces. Le Chemin de fer Congo-Océan reliant Pointe-Noire à Brazzaville a été construit de 1921 à 1934 (510 km). Ce tracé fut doublé par un réalignement de Bilinga à Dolisie, réalisé de 1976 à 1985 (91 km) avec de nombreuses interruptions de travaux. Le tronçon de Mont Belo à Mbinda, exploité jadis par la Comilog, fut construit de 1959 à 1962 (285 km). Soit un total de 885 km de voies ferrées. Le CFCO est considéré comme l'épine dorsale de l'économie congolaise.

S.A.T

Société Africaine de Transport

Présentation

Depuis sa création en 2006, SAT transport a toujours cherché à adapter ses moyens humains, matériels et organisationnels à l'évolution des besoins de sa clientèle sur le double secteur du transport national et africain des marchandises.

Cette stratégie lui a permis de dynamiser son positionnement sur le marché Congolais et africain dans les principales villes d'Afrique.

Moyens Matériels :

Pour assurer au mieux sa réussite et asseoir son leadership sur le marché Congolais, SAT dispose de moyens de transport et manutention répondant aux besoins variés de sa clientèle :

- tracteurs
- Semi-remorques (plateforme pour transport de conteneurs)
- Semi-remorques bâchés
- Engins de construction
- Remorques multi-services
- Benches
- Engins de travaux Publics
- Citernes (Eau, Carburant, etc.)
- Grues
- Chariots élévateur, manitou et électriques
- Tour mécanique (confection, réparation)
- Etc.

Maintenance et Entretien :

Quelle que soit la panne ou la maintenance, grâce à notre équipe et nos équipements modernes, nous pouvons intervenir. Notre proximité et notre réactivité à intervenir sur site ou sur route est également un atout majeur

Participer à votre succès :

Faites confiance au premier réseau intégré de Pointe-Noire dédié au transport de marchandises ; plus de 120 véhicules sont à votre services quotidiennement pour acheminer votre prêt routier dans les meilleures conditions

Nos engagements :

Une équipe de professionnels motivés est dédiée au suivi des opérations de transport avec le respect de nos engagements. Délais et sécurité sont nos deux qualités.



Direction Générale : Avenue du Havre - Pointe-Noire - République du Congo
Tél. : +242 05 627 41 49 • +242 06 877 86 18

E-mail : direction@sat-congo.com • serviceclient@sat-congo.com

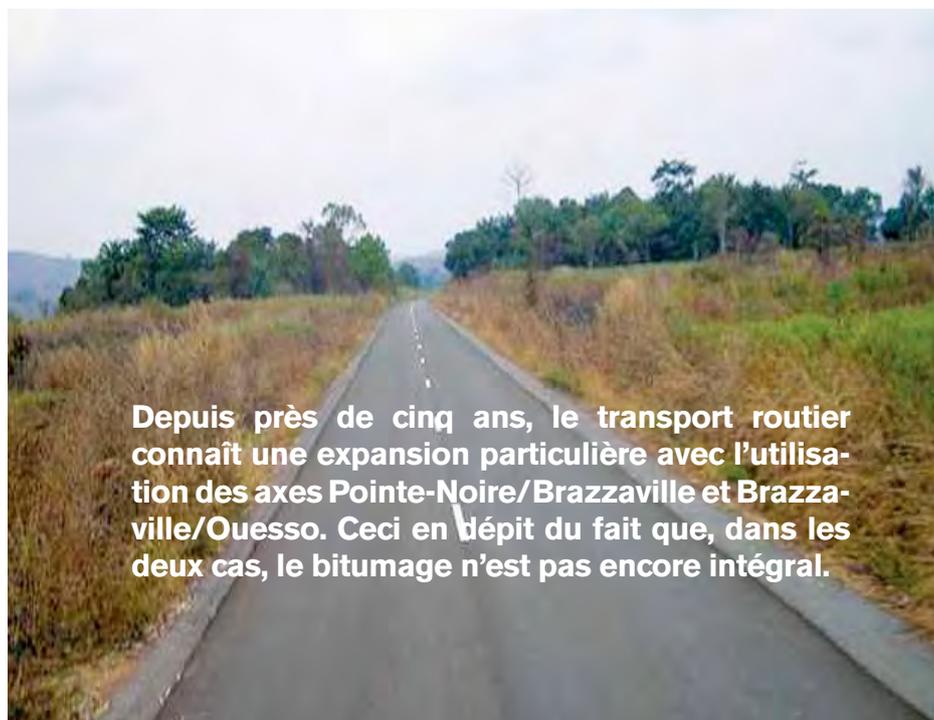
Site : www.grouptad.com



SAT CONGO est aussi Représentant de DHL GLOBAL FORWARDING

TRANSPORT ROUTIER

Le transport routier, un secteur en pleine expansion



Depuis près de cinq ans, le transport routier connaît une expansion particulière avec l'utilisation des axes Pointe-Noire/Brazzaville et Brazzaville/Ouesso. Ceci en dépit du fait que, dans les deux cas, le bitumage n'est pas encore intégral.

L'amélioration du réseau routier congolais, observée ces dernières années grâce aux importants investissements publics, a considérablement modifié l'offre des transports au Congo, en proposant une solution alternative par voie terrestre à côté des modes de transport exclusifs qu'étaient le chemin de fer entre Pointe-Noire et Brazzaville et la voie fluviale entre Brazzaville et Ouesso. Cette évolution a entraîné la naissance d'un véritable secteur du transport routier, qui était longtemps limité à l'évacuation des bois, au transport des produits pétroliers et des produits vivriers de l'agriculture locale et à l'approvisionnement de certains chantiers ou sites d'exploitation.

Quels sont les acteurs du transport routier ?

En l'absence d'informations exhaustives à la Direction générale des transports terrestres, les enquêtes sommaires sur le terrain nous ont permis d'identifier plusieurs genres d'acteurs opérant dans le secteur du transport routier : les entreprises de transit et de manutention,

les entreprises des travaux publics, les importateurs et industriels, et les entreprises exerçant exclusivement le transport routier.

Les entreprises de transit et d'acconage effectuent habituellement le camionnage pour les livraisons en zone urbaine ou périurbaine, dans le prolongement naturel de leurs prestations portuaires de transit et de manutention. L'amélioration du réseau routier a poussé ces entreprises à développer le transport routier vers d'autres villes sur longues distances et d'en faire une activité à part entière, compte tenu des perspectives qu'elle offre. Grâce à leur professionnalisme, elles disposent généralement de matériel approprié, suivant la nature du fret. Du point de vue réglementaire, ayant déjà des agréments dans le transit et la manutention, ces entreprises opèrent avec un agrément dans le transport routier.

Des nombreuses entreprises des BTP, sinon la plupart, et certains importateurs et industriels ont acquis un parc automobile parfois impressionnant pour leurs besoins de transport au départ de Pointe-Noire, ou des sites de production des matériaux de construction (ciment, bois débité, fer à béton et matériaux de carrière). La principale raison de cette option est de se soustraire aux contraintes du CFCO, liées aux limites de son offre. Il a été observé que les entreprises des BTP et les importateurs utilisent également leur parc automobile pour fournir des prestations de transport routier à des tiers « d'une manière frauduleuse » au détriment des transporteurs routiers professionnels, à qui ils livrent une concurrence déloyale avec des prix très bas. Les entreprises exerçant exclusivement le transport routier sont rangées en deux caté-



TRABEC Sarl

Distributeur exclusif

SHANTUI
VALUE THAT WORKS™

中国重汽
SINOTRUK

Vente 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 / 4
trabec@trabec.com
www.trabec.com



gories, les formelles et les informelles. Ce qui les distingue et porte préjudice à la saine concurrence dans le secteur, c'est essentiellement la qualité des véhicules utilisés par rapport aux normes, et l'inégalité devant les lois et règlements qui régissent le transport routier, le travail et le cadre fiscal. D'une manière générale, le transport des denrées alimentaires de l'agriculture locale et des voyageurs se fait dans des conditions désastreuses avec des véhicules inappropriés compte tenu du caractère périssable de ces denrées et des risques qu'ils présentent pour les passagers et autres usagers de la route.

Quelles mesures pour un développement sain du transport routier ?

Ce secteur naissant a besoin d'être régulé afin qu'il soit un véritable facteur de développement économique et social, par son impact sur l'économie et l'emploi. Les transporteurs « improvisés » constituent une menace pour l'activité et le développement du transport routier professionnel, capable de répondre aux exigences et spécificités des différents frets, à la sécurité et au confort des voyageurs. Outre la normalisation du matériel utilisé, qui est une condition fondamentale pour la préservation du patrimoine routier, la maîtrise de ce secteur exige une meilleure connaissance de tous les acteurs qui y opèrent sur la base des agréments tels que prévus par les lois et règlements en vigueur, et une production régulière des statistiques nécessaires à l'observation de l'évolution du secteur et aux études les plus diverses.

JEAN-JACQUES SAMBA

TRANSPORT MARITIME

« Nous gagnons des parts de marchés d'année en année »

Rachad B. Moulopo, directeur de NileDutch Congo

Quatre ans après son installation au Congo, NileDutch, en bon connaisseur du marché africain, a su ancrer son développement dans le pays. Ce qui confirme son caractère d'acteur majeur dans le secteur du transport maritime conteneurisé. Explications avec Rachad B. Moulopo, son *managing director*.

Qu'est-ce qui caractérise NileDutch Congo ?

NileDutch Africa Line est un armateur de niche qui a réussi son pari en s'implantant sur la côte ouest-africaine, et cela malgré les difficultés économiques mondiales actuelles. Sa filiale congolaise, NileDutch Congo (NDC) est une jeune société. Elle a été créée en janvier 2011 à la suite de la scission avec nos anciens partenaires d'alors. Nous avons pu, grâce à la bonne connaissance du terrain congolais, des

hommes et des femmes qui constituent ce groupe, faire partie du paysage économique national. NDC est une agence maritime et de consignation qui évolue dans le secteur du transport maritime international conteneurisé, et qui fournit des prestations dédiées pour le compte de l'armateur NileDutch Africa Line. Avec une fréquence d'escales mensuelles en forte croissance au Port autonome de Pointe-Noire, NDC est réputée pour son professionnalisme, son sérieux et aussi comme étant l'une



CMA CGM

Leader du transport en Afrique



CMA CGM DELMAS Congo
15 avenue du Général de Gaulle
Immeuble Immoco
Pointe Noire
+242 05 775 0820



www.delmas.com



www.cma-cgm.com



CONSEIL CONGOLAIS DES CHARGEURS

Créé par ordonnance n° 08-2000 du 23 février 2000, le **Conseil Congolais des Chargeurs** est un établissement public de service de la personnalité juridique et de l'autonomie financière.

Il a entre autres missions :

- Contribuer à la réduction des coûts inhérents à l'acheminement des marchandises tant à l'import qu'à l'export incluant tous les modes de transport ;
- Contribuer à l'élaboration des politiques de facilitation, simplification ;
- Entreprendre et coordonner les études, les actions de formation, d'information et de conseil pouvant concourir à la promotion et au développement des activités des chargeurs ;
- Réaliser et gérer des magasins, des entrepôts réels sous douane, les ports secs en vue de contribuer à la fluidité des ports et permettre aux chargeurs le stockage des marchandises à moindre coût ;

En sa qualité d'instrument de promotion, le Conseil Congolais des Chargeurs joue le rôle d'interface entre les chargeurs, les intervenants de la chaîne de transport et les pouvoirs publics.

A ce titre, il s'est engagé à accompagner les efforts du Gouvernement dans sa politique de modernisation du port de Pointe-Noire et de maillage des infrastructures à travers l'étendue du territoire national. Cette vision est matérialisée par la mise en place du dispositif de facilitation ci-après :

- La création d'un Guichet Unique Maritime (GUMAR) devenu Guichet Unique des Opérations Transfrontalières (GUOT) ;
- La réalisation des études :
 - Etude comparative de coûts de passage portuaire et corridors de transit du Port de Pointe-Noire ;
 - Etude relative aux conditions de retour du trafic du bois Nord Congo vers le Port de Pointe-Noire.

UN CHALLENGE
AU QUOTIDIEN

REALISATIONS

- Exploitation d'un Centre Intégré des Marchandises à Nkayi ;
- Exploitation d'un plate forme logistique à Dolisie ;
- Encadrement du trafic maritime au moyen du Bordereau Electronique de Suivi des Cargaisons via Internet en temps réel ;
- Gestion d'un centre d'information TRAINMAR .
- Publication d'un bulletin statistique.

PROJETS EN COURS

- Mise en place d'un observatoire des Transports ;
- Construction d'un port sec à Dolisie localité située à 160 km du Port de Pointe-Noire.

PERSPECTIVES

- Mise en place d'une Bibliothèque spécialisée (en chantier) ;
- Création d'une bourse de fret ;
- Construction des entrepôts (Tié-Tié à Pointe-Noire, Bouansa dans la Bouenza, Betou et Liranga dans la Likouala, Mossaka dans la Cuvette et Bouemba à Brazzaville) ;
- Construction d'une Gare routière à Brazzaville.

21 boulevard Charles de Gaulle - BP : 741
Pointe-Noire - République du Congo
Tél : 00 242 068 522 444
Email : dgccc@gmail.com
www.ccc.cg



des agences maritimes la mieux implantée sur la place portuaire de Pointe-Noire. Le cabotage inter-Afrique constitue aussi l'un de nos maillons forts, avec une flotte de plusieurs navires caboteurs (*feeders*) ayant pour port d'attache ou hub le Port autonome de Pointe-Noire. Nous gérons l'ensemble des flux de marchandises dédiés au marché local, mais, plus important encore, aux flux de marchandises en transbordement, approvisionnant ainsi les ports de Boma et Matadi en RDC, de Libreville au Gabon, Douala au Cameroun, Bata et Malabo en Guinée Equatoriale.

Quelle place occupe NDC sur le marché local par rapport à la concurrence ?

Niledutch est un outsider du transport maritime au Congo puisqu'il est arrivé après ses principaux concurrents. L'armement occupe aujourd'hui la troisième position des armateurs escalant au port de Pointe-Noire, et cela en termes de volume transporté. Mais en bon connaisseur du marché africain, NileDutch se développe assez rapidement d'année en année. L'expansion de NileDutch au Congo pousse l'armateur à réorienter sa stratégie, à savoir opérer des navires de taille plus importante afin de pouvoir rester concurrentiel et répondre au mieux à la demande de ses clients, en tenant compte de la qualité de service que ceux-ci recherchent.

Quels sont les objectifs du Groupe ?

NileDutch a récemment reçu quatre navires neufs. Ils ont été conçus avec l'Afrique à l'esprit. Ce sont des navires de

type 3 500 EVP visant à atténuer les problèmes d'absence de grues dans certains ports africains. Nous sommes donc beaucoup plus optimistes parce que la surcapacité devrait se poursuivre. Ce qui induit le fait que nous allons avoir besoin d'opérer de plus gros navires afin d'améliorer les économies d'échelle.

Nous travaillons sur la base d'une relation solide à long terme avec les clients. C'est notre mentalité et c'est quelque chose que nous avons besoin de consolider pas à pas. Nous essayons d'avancer lentement mais sûrement, tout en essayant de comprendre le marché dans nos pays de destinations, afin de construire une base de clientèle forte et fidèle, et renforcer ainsi la confiance entre tous les acteurs qui entourent notre activité.

Nous regardons également avec la plus grande attention le marché des aliments froids et congelés. La croissance dans ce secteur est plutôt positive et nous y voyons de nombreuses possibilités d'affaires. Le e-commerce est aussi un secteur en croissance dans certains pays africains et nous pensons que sa bonne utilisation pourrait également améliorer les échanges. Les défis sont là, et c'est une période propice qui s'ouvre à nous pour les relever. Ce moment est excitant ! Et puisqu'il y a encore beaucoup à faire en Afrique occidentale, NileDutch répondra bien sûr présent à toutes ces opportunités.

PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN BANZOUZI MALONGA

TRANSPORT FLUVIAL

Quelles perspectives pour les ports fluviaux et les voies navigables du Congo ?

Important maillon de l'Agence transéquatoriale des communications (Atec) à l'époque de l'AEF, et de l'Agence transcongolaise des communications (ATC) après l'indépendance, les ports fluviaux et voies navigables du Congo sont quasiment en ruine, comme en témoigne « le cimetière des bateaux » de l'ancien chantier naval situé en face des bureaux de Bolloré Africa Logistic à Brazzaville.

Engorgement des quais et des magasins avec les ballons de coton du Tchad, les sacs de café de la RCA, de cacao de la Sangha, les billes de bois du sud-est du Cameroun, du Nord-Congo et du sud-est de la RCA, des conteneurs de produits importés à destination du Tchad et de la RCA, grues en activité permanente affairées à décharger des bateaux impatients d'être rechargés pour remonter le fleuve Congo et l'Oubangui, telle était l'image du port fluvial de Brazzaville il y a plus de trois décennies.

La renaissance du secteur fluvial est illustrée par la création du ministère des voies navigables et de l'économie fluviale en 2012. La relance de ce secteur couvre la réhabilitation du chantier naval, la créa-

tion de la SOCOTRAF (Société Congolaise des Transports Fluviaux) en cours d'installation, la modernisation du Port autonome de Brazzaville dont les activités de l'acconage et de la manutention ont été concédées en mai 2014 à la Société NECOTRANS, la rénovation des voies navigables et la construction des nouveaux ports secondaires d'Oyo (en cours) et dans un avenir proche de Maloukou, Liranga et Bétou. L'objectif est de refaire du Congo un pays de transit en Afrique Centrale dans le cadre de l'intégration régionale.

JEAN-JACQUES SAMBA

Experience beats any words - try us!

Connecting West Africa with Europe, Asia, South America and South Africa



TEMA · LOME · COTONOU · LAGOS · DOUALA · LIBREVILLE · POINTE NOIRE · CABINDA · SOYO · MATADI · BOMA · LUANDA · LOBITO · NAMIBIE

NileDutch Congo - Pointe-Noire Office - Rue côte Matève - quartier Ndjindji (centre-ville) - BP. 5131 Pointe-Noire
Phone +242 06 951 44 72 - info@niledutchcongo.com - www.niledutch.com

TRANSPORT AÉRIEN

Bref aperçu sur L'Asecna et l'Anac

Pourrait-on parler du transport aérien sans évoquer l'Asecna et l'Anac, qui sont intimement liées à ce mode de transport ?

L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (Asecna) a été créée le 12 décembre 1959 à Saint-Louis du Sénégal, à la veille de la vague d'indépendances des Etats d'Afrique noire francophone. Elle est un établissement public international régi par la Convention de Dakar révisée en 2010, disposant d'une personnalité juridique et jouissant de l'autonomie financière. L'Agence compte dix-huit membres, parmi lesquels dix-sept pays africains (Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée-Bissau, Guinée Equatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, Sénégal, Tchad, Togo, Union des Comores) et la France.

Les prérogatives de l'Asecna

L'Agence, dont le siège est à Dakar, a pour mission essentielle la sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien de l'ensemble des pays africains membres, qu'elle assure suivant un modèle de gestion coopé-



native, à travers un certain nombre de prestations :

- la fourniture des services de la navigation aérienne en route, l'organisation des espaces

aériens et des routes aériennes en conformité avec les dispositions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la publication de l'information aéronautique, la prévision et la transmission des informations de la météorologie aéronautique ;

- la définition des spécifications relatives aux fonctions, systèmes et moyens, ainsi que des procédures et méthodes de travail mises en œuvre, l'étude, la définition des spécifications à l'achat, à la réception, à l'installation, à la vérification technique, au maintien en condition opérationnelle, à l'exploitation des équipements et installations, des systèmes de communication, de navigation, de surveillance et de gestion du trafic aérien ainsi que de météorologie aéronautique, de la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité et de la qualité, conformément aux normes et pratiques recommandées par l'OACI ;

- la fourniture, au niveau des aérodromes qui lui sont confiés, des services de circulation aérienne d'approche, des services de lutte contre l'incendie et de sauvetage des aéronefs, ainsi que la publication de l'information aéronautique, la prévision et la transmission des informations dans le domaine de la météorologie aéronautique.

Les missions de l'Anac

L'Anac a été créée par décret n°78-288 du 14 avril 1978 et réorganisée par le décret n°2012-328 du 12 avril 2012. Elle est un établissement public à caractère industriel et commercial (Epic), doté de la personnalité morale et jouissant de l'autonomie administrative et financière. Etant l'instrument de la République du Congo en matière d'aviation civile et de météorologie, les activités de l'Anac sont réparties sur trois pôles.

• Le pôle des activités régaliennes, qui comprend :

- l'exécution de la politique de l'Etat, l'élaboration, le suivi et l'application de la législation et de la réglementation en matière d'aviation civile et de météorologie au niveau national ;

- la participation aux négociations des accords en matière d'aviation civile et de météorologie, le suivi des engagements de l'Etat et sa représentation auprès des organismes régionaux et internationaux intervenant en matière d'aviation civile et de météorologie ;

- la gestion du portefeuille des droits de trafic de la République du Congo en matière d'aviation civile, des aéroports et aérodromes du Congo à l'exception des aéroports Maya-Maya de Brazzaville, Agostinho-Neto de Pointe-Noire, et Denis-Sassou-Nguesso d'Ollombo, dont la gestion a fait l'objet d'une concession à la société Aerco ;

- l'exécution de missions de supervision au niveau national de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile et de l'ensemble des activités aéronautiques, aéroportuaires et météorologiques ;

- la planification et la coordination du développement des infrastructures d'utilité aéronautique et météorologique, et la gestion des informations aéronautiques, météorologiques et des cartes aéronautiques au niveau national.

• Le pôle de certification et de contrôle

L'Anac assure la certification et le contrôle permanent sur le territoire national des sociétés de transport aérien, des aéroports et aérodromes, des écoles et centres de formation, des sociétés d'assistance en escale, des ateliers et centres d'entretien des aéronefs, des installations et services de la navigation aérienne.

• Le pôle des prestations de services

L'Anac produit et publie les données météorologiques au niveau national à l'ensemble des usagers.

Comme pour bien marquer le lien existant entre l'Anac et l'Asecna, l'Agence nationale a installé son siège dans le bâtiment qui a longtemps abrité les bureaux de l'Asecna à Brazzaville.

JEAN-JACQUES SAMBA



ARMATEUR / AFFRÉTEUR

Mise à disposition de navires et barges en milieux portuaire et offshore



1. Remorquage
2. Assistanes diverses (plongée, survey, ROV, pipe/cable laying, STS...)
3. Relevage, positionnement d'ancres / mouillages
4. Approvisionnement sites offshore
5. Transport de personnel et de matériel
6. Solutions offshore dédiées / armateur disposant

Assistance Maritime du Kouilou
 65 Rue Mboukou Massi - BP 265 Pointe-Noire
 Tél : (+242) 05 766 13 96
 Email : contact@amkcongo.com
 website : www.amkcongo.com

Aerco, garant de la qualité et du fonctionnement des aéroports

Après l'extension et la modernisation des aéroports de Brazzaville et Pointe-Noire et la construction de l'aéroport d'Ollombo, le gouvernement congolais a choisi de les placer sous une gestion privée afin d'en garantir le fonctionnement, et la qualité de services de manière pérenne, dans le respect des normes internationales en vigueur. C'est ainsi qu'a été créée la société Aerco (Aéroports du Congo), une société privée de droit congolais, avec l'Etat congolais comme l'un des actionnaires, et l'apport d'un Groupe international. Suite à une convention de concession de vingt-cinq ans signée en décembre 2009, Aerco a donc pris en main la gestion de ces trois aéroports, avec la mission de réaliser des investissements dans la zone de fret à réaménager, la construction des murs de clôture autour des aéroports et l'extension de l'aéroport de Pointe-Noire. Ces projets sont en cours de réalisation et quasiment achevés pour certains. En clair, Aerco est gestionnaire de ces aéroports, avec l'exploitation et la maintenance des installations. Un peu plus de 800 000 passagers et 75 000 tonnes de fret sont prévus pour l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville.

TRANSPORT AÉRIEN

ECAir, une compagnie congolaise aux ailes africaines

Créée en 2011 par le gouvernement congolais, avec pour mission de valoriser les nouvelles infrastructures aéroportuaires construites dans le pays, notamment les deux grandes villes que sont Brazzaville et Pointe-Noire, ECAir s'impose désormais dans le domaine du transport aérien comme une compagnie de référence à l'échelle sous régionale et internationale. La compagnie, qui réalise un chiffre d'affaires de 30 milliards FCFA, bénéficie aujourd'hui d'une excellente réputation qu'accompagne un développement rapide, quatre années après son lancement. En effet, ECAir, « Mwana Mboka » (en français : enfant du village ou du pays) a réussi à s'imposer comme une compagnie sûre, avec un rapide accroissement de destinations et une montée en gamme de sa flotte composée de sept avions de type Boeing (quatre 737, deux 757 et un 767). Grâce à cette flotte, la compagnie aligne actuellement jusqu'à 136 vols hebdomadaires, soit douze destinations au départ de Brazzaville, à savoir : Paris, Dubaï, Beyrouth, Cotonou, Douala, Libreville, Bamako, Dakar, Kinshasa et Bruxelles. S'ajoutent deux destinations locales : Pointe-Noire (dans le sud-ouest du pays) et Ollombo (dans le nord).

De nouvelles destinations et partenariats en vue

En 2014, la compagnie, dont le nombre de membres du Programme-fidélité a atteint le cap de 30 000 personnes, a transporté près d'un millier de passagers à travers le monde. Un chiffre que les responsables d'ECAir envisagent à la hausse avec l'ouverture, dans les prochains jours, de cinq nouvelles destinations africaines : Abidjan (Côte d'Ivoire), Yaoundé (Cameroun), Luanda (Angola), Bangui (Centrafrique) et N'Djamena (Tchad).

Pour mieux asseoir sa notoriété et développer l'interconnexion du continent à partir de Brazzaville, le staff d'ECAir envisage des accords avec les compagnies South Africa et Ethiopian Airlines. « Dès le départ, notre ambition était de devenir la compagnie leader en Afrique centrale. Le développement de nos destinations africaines est notre première ambition. Nous sommes sur la bonne voie pour atteindre cet objectif », déclarait sa directrice générale, Fatima Beyina Moussa. Le développement des destinations africaines en particulier constitue un défi pour ses dirigeants qui ambitionnent de combler le vide d'interconnexion des villes africaines laissé par Air Afrique.

Une formation de qualité

Avec 530 collaborateurs composés du personnel navigant et du personnel au sol, ECAir place la formation parmi ses priorités. Dans ce cadre, une deuxième vague de

La compagnie aérienne congolaise Equatorial Congo Airlines (ECAir) n'a qu'une ambition : faire de Brazzaville un véritable hub et une plaque tournante entre les villes africaines et le reste du monde.



recrutement des pilotes cadets et des hôtesses de l'air a permis à la compagnie de disposer d'un personnel navigant propre et hautement qualifié.

« Nous poursuivons avec notre programme de formation du personnel. Nous les formons pour qu'ils puissent travailler sur les avions opérés par ECAir », précisait Fatima Beyina Moussa. La compagnie compte en son sein un module nouveau relatif aux métiers de la distribution commerciale et technique. Pour sa directrice générale, ce centre est appelé à se développer et à devenir un cadre de formation destiné aux jeunes africains désireux de travailler dans l'aviation civile.

Du point de vue de la sécurité et de la maintenance des avions, ECAir s'appuie sur l'expertise d'entreprises mondialement reconnues, comme le bureau d'études Consulting qui a apporté son expertise managériale et technique. La société PrivatAir l'accompagne dans diverses phases opérationnelles, comme Jetairfly et Lufthansa Technik qui assurent la maintenance.

LHAÏK-FLEURCIE

Les derniers vestiges du premier aéroport de Brazzaville

On ne saurait parler de l'histoire du transport aérien au Congo sans évoquer le premier aéroport de Brazzaville dont l'avenue Matsoua était la piste d'atterrissage sur près d'un kilomètre, et l'enceinte du centre sportif universitaire le tarmac sur lequel débarqua le général Charles de Gaulle en octobre 1940, en pleine Deuxième Guerre mondiale.

Du premier aéroport de Brazzaville, on se souvient encore du vieux bâtiment du centre sportif qui servait d'abri aux avions en réparation et qui a récemment été détruit pour laisser la place au dôme de sport qui vient d'être construit. Enfin, que dire du bâtiment de l'Angola libre sur l'avenue de l'OUA, qui a abrité le siège du MPLA en exil à Brazzaville pendant la guerre de libération de l'Angola, après avoir servi de tour de contrôle du premier aéroport de Brazzaville, jusqu'à l'entrée en activité de l'aéroport Maya-Maya en 1950. Le bâtiment de l'Angola libre, qui arbore fièrement de sa girouette de l'époque parfaitement visible sur sa toiture à partir de

l'avenue, faisait partie du complexe des services de la météo du premier aéroport, englobant l'école primaire actuelle de Météo, la direction départementale de l'Enseignement, le bâtiment Pépète, le bâtiment devant abriter le commissariat central de police de Brazzaville Sud et tous les vieux bâtiments jouxtant le centre sportif.

Ainsi, il est aisé de comprendre d'où l'actuel quartier Météo tire son nom. Il est intéressant de rappeler que l'avenue de l'OUA avait également été le passage de la voie du premier chemin de fer du Congo dont la gare était en contrebas de la Case de Gaulle, plus précisément à la



Flottille. Ce chemin de fer enseveli dans la mémoire collective liait Brazzaville à Mfouati pour l'évacuation du cuivre de Mpassa Mines, en passant respectivement par Bifouiti, le quartier OMS, Madibou, Kimpouomo, Makana, Mabaya, Koubola, Mbamou, Yanguï, Mindouli, qui était une grande gare. Le devoir de mémoire voudrait que ces pans importants de la riche histoire de Brazzaville ne soient pas oubliés, afin de mieux appréhender les changements de la modernité présente.

JEAN-JACQUES SAMBA



« Nous adoptons les standards les plus élevés en matière de sécurité aérienne »

Bien positionnée dans le secteur du transport des personnels des compagnies pétrolières et minières, la compagnie aérienne Equaflight Services a su fidéliser sa clientèle par les garanties de fiabilité qu'elle offre, mais aussi par ses capacités d'adaptabilité au marché.

Ibrahima Seydou Thiam, directeur général d'Equaflight Services

Qu'est-ce qui a motivé la création de la société Equaflight Service ?

Equaflight Service est une compagnie aérienne de droit congolais, créée en 2000. Elle a comme objet le transport de passagers et de fret, à bord de vols à la demande ou réguliers. Equaflight Service est une filiale du Groupe français Regourd Aviation, créé en 1976 par l'homme d'affaires Alain Regourd, passionné d'aviation et lui-même pilote. C'est une société spécialisée dans le transport des

personnels de compagnies pétrolières et minières. La vision qui a mené à la création de la compagnie était d'offrir aux clients du Congo – pays où le niveau de sécurité du transport aérien est des plus faibles, et actuellement inscrit sur la liste d'interdiction de l'UE (la fameuse « liste noire ») – un service de transport aérien aux standards et au niveau de sécurité européens.

Qu'est-ce qui distingue Equaflight des autres sociétés aériennes ?

Equaflight Service se distingue d'abord par son positionnement sur le marché niche du transport des personnels des compagnies pétrolières et minières en particulier. Ensuite

par l'adoption des standards les plus élevés en matière de sécurité du transport aérien. Equaflight Service opère suivant les standards IOSA (Iata Operational Safety Audit) et OGP 390 de l'International Association Oil & Gas Producers. Notre société se distingue aussi par l'investissement dans des installations et du matériel au sol pour assurer un service de standard international. C'est la seule compagnie du Congo à avoir investi dans la construction d'un terminal moderne dédié exclusivement à ses clients. Les passagers et leurs bagages sont donc traités dans des conditions de sécurité et de sûreté optimales dans notre terminal. Le personnel est à leur disposition à l'enregistrement et en salle

d'embarquement. Les services boisson et internet Wi-fi y sont gratuits. Toutes les formalités de départ et d'arrivée sont effectuées sur place, ce qui constitue un gain de temps très significatif pour nos passagers.

Par ailleurs, nous avons un hangar de maintenance des avions, doté de magasins aéronautiques afin de répondre aux exigences les plus élevées en matière de maintenance aéronautique. De même, du matériel de servitude (camion-citerne, groupe de parc, matériel de tractage des avions et de manutention des bagages) nous permet de traiter tous nos vols dans les meilleurs délais. L'adossément sur le Groupe Regourd Aviation assure à Equaflight Service un support fiable dans toutes ses opérations et projets.

De quelle flotte dispose votre société et quels gages de sécurité offrez-vous aux passagers ?

Equaflight Service dispose d'une flotte composée de :

- un Embraer 135, appareil à réaction de 37 places utilisé sur notre ligne régulière et le transport des délégations ;
- un Beech 1900C, appareil turbopropulseur



Vols réguliers et à la Demande

www.equafight.com

Email : Commercial@equafight.com

Tél : +242 06 610 89 01

+242 06 819 06 34

**EQUAFLIGHT
SERVICE**

Fly safe on time



PAS BESOIN D'ALLER
DANS LES ALPES POUR
VOIR LA NEIGE
BIENVENUE À FARAYA

TA
TRANS al
PACK

Nos séjours comprennent vol + hôtel + activité au choix
Disponible toute l'année

PAS BESOIN D'ALLER
À **ROME** POUR VISITER
DES RUINES
BIENVENUE À BAALBACK


AIR CONGO
AGES

Plus d'informations au 05 302 85 72
www.flytransaircongo.com

Zoom sur le groupe Regourd Aviation

Le groupe Regourd Aviation est une holding qui a son siège à Paris et qui détient les filiales suivantes :

- Equafight Service, dont le siège est à Pointe Noire, compagnie aérienne spécialisée dans le transport Corporate comme décrit ci-dessus ;
- Equajet, dont le siège est à Brazzaville, compagnie d'aviation d'affaires spécialisée dans le Transport de VIP ;
- Equa2c, dont le siège est à Douala, au Cameroun, compagnie aérienne en cours d'expansion ;
- AERO4M, dont le siège est à Ljubljana, en Slovénie, et qui regroupe :

- une compagnie aérienne avec un certificat de transporteur aérien européen, qui met à disposition des filiales africaines des appareils ;
- un organisme agréé Part M européen, chargé du suivi de navigabilité des avions exploités par les compagnies du groupe ;
- un organisme de maintenance aéronautique Part 145 européen, chargé de l'entretien en escale des avions exploités par le groupe
- Airmain, dont le siège est à Dinard, en France, centre de maintenance aéronautique en charge de l'entretien en base des avions.

En outre, le Groupe a mis en place des pôles d'encadrement et de support de ses filiales.

Le pôle Opérations est en charge de la gestion des équipages, de l'encadrement et de la gestion de la formation, de la gestion de la documentation opérationnelle et du suivi des abonnements documentaires. Quant au pôle Technique, il assure la gestion de la flotte propriété du groupe, des personnels techniques, la logistique pour l'approvisionnement en pièces et consommables aéronautiques et la coordination des opérations d'entretien des avions.



necotrans

L'acteur clé de la logistique internationale



5
continents

3500
collaborateurs

39
pays

un savoir-faire unique
des solutions sur-mesure

Necotrans - 40, avenue George V - 75008 Paris - France - Tél. : +33(0)1 53 83 83 83 - www.necotrans.com

rapide de 19 sièges, idéal pour les vols à faible coût ;

- un HS 125-800A, jet d'affaires de sept places capable de relier toutes les capitales africaines sans escale.
- un Dornier 228-201, turbopropulseur de 19 sièges adapté pour les déplacements sur de courtes distances et les terrains de brousse sommairement aménagés.

Nous disposons en outre de la possibilité d'utiliser les appareils des compagnies sœurs (Falcon 900, Emb 135 VIP), que ce soit dans le cadre du remplacement d'un appareil indisponible, ou pour offrir l'avion basé au Congo le mieux adapté à la demande de vol – en fonction du nombre de passagers à transporter, de la distance à parcourir, etc. – en ayant qu'Equafight comme interlocuteur. De cette manière, nous restons fidèles à notre slogan : « Fly safe on time ».

Les appareils sont entretenus par des organismes de maintenance aéronautiques agréés, et le suivi de la navigabilité des avions est assuré par la filiale AERO4M, détenteur d'un agrément Part M. Le hangar de maintenance de Pointe-Noire est agréé Part 145 et permet l'entretien en ligne de nos appareils, conformément aux exigences des réglementations européennes et congolaises.

Le groupe Regourd Aviation assure la mise à disposition de personnel technique, d'équipages qualifiés, formés et entraînés suivant les standards européens. Nous disposons de par le groupe d'experts et d'un bureau d'ingénierie pour les nouveaux projets et les certifications. Nos pilotes suivent leurs formations et entraînements dans des centres de formation et simulateurs situés en France, à Dubaï et en Afrique du Sud. Quant au personnel au sol, il suit un programme de formation initial et récurrent pour assurer le maintien de leurs compétences. La compagnie est régulièrement audité par ses clients et les autorités qui s'assurent de son niveau de sécurité.

Quels sont les éléments clés de l'évolution de la société ?

Equafight Service, c'est une ligne régulière qui relie Pointe Noire à Port-Gentil deux à trois fois par semaine. Nous sommes la seule compagnie à relier les deux villes pétrolières du Congo et du Gabon. Notre cœur de métier reste le transport des personnels de compagnies à travers des affrètements ponctuels ou des contrats de durée plus longue. Equafight Service transporte le personnel des grandes compagnies pétrolières, parapétrolières et minières installées au Congo. Elle a su s'adapter à la baisse de l'activité de certains de ses clients en optimisant ses coûts à travers le programme « Faire mieux avec moins » et en diversifiant ses activités.

Quelles sont vos perspectives de développement ?

À court terme, Equafight Service offrira dès le mois d'août 2015 un service d'évacuation sanitaire avec un jet médicalisé en partenariat avec une société spécialisée dans le domaine, basée en Belgique et les grandes cliniques de Pointe-Noire. La mise en place de cet appareil permettra l'évacuation rapide des malades et blessés vers les hôpitaux et cliniques spécialisés à l'étranger. A moyen et long terme, une mutualisation des ressources et le renforcement du partenariat entre les compagnies du groupe est en cours pour les rendre encore plus compétitives et proposer à nos clients une offre toujours mieux adaptée.

Yishak Mehari Negga, directeur d'Ethiopian Airlines au Congo

« Nous offrons les meilleurs services et un suivi minutieux de la maintenance »

Installée depuis plus de trois décennies en République du Congo, la compagnie aérienne éthiopienne peut s'appuyer sur une importante flotte d'appareils et une notoriété étayée par le sentiment de confiance qu'elle suscite.

Qu'est-ce qui distingue Ethiopian Airlines de la concurrence ?

Il faut d'abord observer que notre siège, Addis-Abeba se trouve au centre du globe terrestre. Cela nous donne beaucoup d'avantages par rapport aux autres du point de vue de la gestion des vols. Ensuite, nous avons une vision de diversification qui nous a conduits à diviser notre compagnie en sept parties. Il y a d'abord Ethiopian Passagers vols internationaux, Ethiopian vols régionaux ou domestiques, et Ethiopian Aviation Cargo. Ensuite Ethiopian service de catering, qui offre ses services à toutes les compagnies aériennes en escale à Addis-Abeba, et Ethiopian Academy pour la formation des pilotes, mécaniciens et personnels navigants. Ce centre est aussi ouvert à toutes les

autres compagnies. Enfin, il y a Ethiopian Maintenance pour la réparation ou l'entretien des appareils volant de tout type, et le service assistance au sol (formalités, gestion des bagages, etc.). Tous ces services intégrés font que nous offrons les meilleurs services à

nos clients, un suivi minutieux de la maintenance de notre flotte et une gestion des vols sans reproche. En plus d'Addis-Abeba, nous avons deux autres quartiers généraux ; l'un à Lomé, au Togo, en partenariat avec Asky, et l'autre au Malawi, avec Air Malawi.

Un acteur incontournable au Congo

Ethiopian Airlines est la plus grande compagnie aérienne africaine qui a ouvert son bureau de Brazzaville il y a trente-cinq ans et à Pointe-Noire en 2010. Sur ses deux bureaux, la compagnie compte vingt-deux collaborateurs, tous dévoués à assurer un bon voyage à près de 3 000 passagers par mois. A partir du Congo, Ethiopian Airlines assure en destinations directes plus de 80 vols et, en partenariat avec les autres compagnies, environ 2 000 destinations. A partir de ces destinations, sachant que la compagnie est membre de Star Alliance, ses passagers peuvent se rendre où ils veulent, aussi bien en voyage d'affaires qu'en tourisme.



A quoi peuvent s'attendre les passagers au départ du Congo dans les jours à venir ?

Nous allons continuer d'améliorer davantage les conditions de transport pour la satisfaction de nos passagers avec des horizons d'affaires. Ethiopian Airlines utilise déjà une flotte de soixante-dix appareils les plus récents, avec plusieurs avantages technologiques et de confort. Quarante-sept autres appareils sont en commande, dont quatorze Airbus. Nous sommes, après le Japon, la seconde compagnie aérienne à avoir acquis le Boeing 787. Cet avion, qui possède une grande capacité et un grand confort, atterrit déjà à Brazzaville et, dans l'avenir, à Pointe-Noire.

PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN BANZOUZI MALONGA

Bernabé
Plus qu'un équipement, une protection

Jallatte

Nouveauté

Donnons aux Hommes les moyens de bâtir l'avenir

Bernabé

Dossier Transit-Manutention



Philippe Chauwin,
directeur général de
Necotrans Congo

« Donner les clés d'accès aux endroits les plus reculés et les plus prometteurs »

Incontournable dans le secteur de la logistique pétrolière et terrestre, la société Necotrans Congo⁽¹⁾ est également présente dans les activités portuaires et dans différentes prestations de transport clés en mains. Fort d'une expérience de quinze ans sur le sol congolais, elle souhaite poursuivre les investissements qui ont forgé son succès. Entretien avec son directeur général.

Dans certains esprits, les appellations Necotrans et Getma sont un peu confuses. Y a-t-il eu rachat de l'un par l'autre ? Pouvez-vous l'expliquer ?

Necotrans Congo est en sa seizième année. L'agence a été ouverte en 1999 par Monsieur David El Bez sous la dénomination sociale Getma Congo S.A. En 2012, le Groupe s'est doté d'un nouvel atout marketing, la création d'une marque « Necotrans ». Désormais toutes les entités du Groupe sont amenées à prendre le nom de Necotrans. C'est une marque qui occupe un territoire inexploré par d'autres : une marque à forte personnalité, jeune, moderne et audacieuse. Sa créativité n'a d'ailleurs pas laissé indifférents les professionnels qui lui ont décerné, quelques mois après son lancement, le « Top Com de bronze », aux côtés de Renault et Saint-Gobain, pour son audace et son fort parti pris graphique.

Alors comment peut-on définir Necotrans Congo, et qu'est-ce qui vous distingue des autres sociétés de votre secteur d'activités ?

Necotrans Congo couvre à elle seule toutes les activités du Groupe :

- Les activités portuaires et logistiques, de l'agence maritime à la manutention portuaire, mais aussi de la logistique terrestre, y compris vers l'intérieur du pays (Brazzaville, Dolisie...). Nous prenons en charge la logistique sur toute la chaîne grâce à une offre de services intégrés.

- Le *Freight Forwarding* : de l'échantillon à l'usine clés en main, nous proposons des prestations de transport sur mesure en door to door. Par rail avec le CFCO, par route avec nos différents partenaires, ou par le fleuve.

- La logistique pétrolière : c'est l'activité principale de Necotrans Congo qui intervient sur toute la chaîne logistique pétrolière et parapétrolière et sur tous les grands projets au Congo.

Depuis maintenant plus de quinze ans, Necotrans Congo imprime son savoir-faire dans le paysage des activités lo-

gistiques et de transit au Congo. Necotrans Congo a choisi de se focaliser sur l'ensemble du territoire congolais, créant le premier réseau logistique du pays en donnant à ses clients les clés d'accès aux endroits les plus reculés et les plus prometteurs. Notre différence et notre force résident dans l'importance que nous accordons à notre capital humain que constituent nos 268 collaborateurs dont 250 à Pointe-Noire, 18 à Brazzaville et un agent à Dolisie. Mais également la dimension de notre réseau intégré, avec un maillage intercontinental qui permet d'offrir à nos partenaires et clients des services de qualité, clés en mains et de bout en bout (*door to door*). Ensuite nous assurons une qualité de service reconnue, avec le respect des délais, grâce à notre hub qui relie diverses destinations à travers le monde. Nous offrons une prestation sur mesure, fiable, rapide et efficace. Enfin, Necotrans Congo est un acteur majeur de la chaîne logistique pétrolière et parapétrolière au Congo. Notre capacité à monter des solutions intégrées, de bout en bout, est également très valorisée sur le marché.

Quelle est la politique du local content chez Necotrans Congo, et quelles sont les

grandes difficultés auxquelles vous êtes confrontés ?

Necotrans Congo est une société de droit congolais avec un actionnaire majoritaire de nationalité française et des actionnaires minoritaires de nationalité congolaise. Nos seize années au Congo

« Notre engagement est total et s'inscrit sur la durée car nous sommes convaincus des potentialités du pays. »

montrent notre fort ancrage dans ce pays et soulignent notre forte implication dans les projets structurels du Congo. Progressivement, nous réduisons la part de la population expatriée et nous encourageons fortement la promotion des cadres congolais. Nous sommes en recherche permanente de collaborateurs de qualité que nous ferons grandir avec Necotrans Congo.

Quelles sont les difficultés auxquelles vous êtes actuellement confrontés ?

Aujourd'hui, l'environnement est tel qu'avec la baisse des cours du pétrole on note un fort ralentissement des activités pétrolières, et cela a un impact sur notre chiffre d'affaires. Necotrans Congo a mis en place un plan de restructuration avec le départ de cinq expatriés. D'autre part, les secteurs miniers et le BPT, nos principaux clients, rencontrent également des difficultés économiques. Par conséquent, face à toutes ces incertitudes, nous de-

vons continuellement nous remettre en question, repenser notre organisation. Parfois, les délais de réaction sont trop courts.

Quelles sont vos perspectives de développement ?

Malgré le ralentissement, Necotrans Congo mise beaucoup sur l'avenir du pays. En témoignent les investissements que nous continuons de réaliser. Pour vous donner quelques chiffres, en 2015 nous avons recruté 50 collaborateurs dont 6 cadres et 15 agents de maîtrise. Nous avons également lancé un programme d'investissements très ambitieux avec une enveloppe de 5,4 M€ pour le renouvellement de notre matériel d'exploitation. Notre engagement est total et s'inscrit sur la durée car nous sommes convaincus des potentialités du pays. De nombreux projets pétroliers et miniers sont suspendus mais ne tarderont pas à sortir de terre. Nous avons aujourd'hui identifié quelques axes de développement : la mise en place d'une base logistique de 20 000 mètres carrés pour offrir une solution logistique intégrée, et le fonctionnement du corridor PNR/BZV/KIN et les effets de synergie avec notre société sœur TBC (Terminaux des bassins du Congo). Necotrans est là pour participer au fonctionnement de ce corridor, tant par le chemin de fer que par la route. Il y a une complémentarité entre les deux voies qui doivent bien fonctionner pour que nous y développiions nos activités. Nous attendons davantage de performances du chemin de fer sur ce corridor Pointe-Noire/Brazzaville avec Kinshasa en face. Et aussi pouvoir récupérer ce trafic du bois du Nord-Congo qui passe par le Cameroun.

(1) Le changement de dénomination sociale sera effectif au plus tard le 31 décembre 2015. Avant cette date, la dénomination sociale demeure Getma Congo S.A.

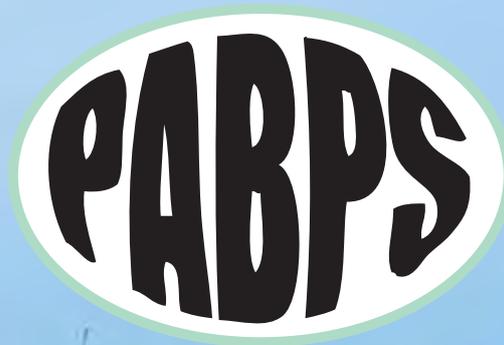
Necotrans remporte un projet majeur à Brazzaville

Dans le cadre d'un partenariat public-privé d'une durée de quinze ans, le Groupe Necotrans a remporté la concession du port de Brazzaville pour les activités d'aconage et de manutention. Le projet ambitieux prévoit la modernisation du port et l'amélioration de la compétitivité du corridor Pointe-Noire/Brazzaville dans le cadre du plan national du développement du Congo, qui vise la diversification de son économie et l'affirmation de sa vocation de pays de transit. Il porte sur un investissement de 14,6 M€.

Un terminal à conteneurs moderne & performant Le port de référence en eau profonde d'Afrique Centrale



- ▶ 1er opérateur de partenariat public-privé au Congo.
- ▶ 1ère plate forme de transbordement d'Afrique Centrale.
- ▶ Des investissements majeurs pour offrir une qualité de service et répondre aux normes internationales.
- ▶ La porte d'entrée du bassin du Congo avec ses 800 m de quais de 15 m de tirant d'eau, ses portiques de quai et de parc et sa certification ISPS.
- ▶ Congo Terminal désenclave les régions voisines, grâce aux corridors desservis Kinshasa-Kisangani, la RCA, le sud du Cameroun, le Cabinda, le nord de l'Angola et la côte ouest Africaine



LE PORT AUTONOME DE BRAZZAVILLE ET PORTS SECONDAIRES (PABPS)

Aménagement et pavage des entrepôts sous douane au port de Brazzaville, et réhabilitation terre pleins et accès routier au port de Brazzaville

Créé le 16 février 2000 par ordonnance n°4-2000, le Port Autonome de Brazzaville et Ports Secondaires (PABPS) est un établissement public à caractère industriel (EPIC) doté de la personnalité civile, de l'autonomie financière et de gestion.

Il est chargé de la gestion de tous les ports fluviaux du Congo : Brazzaville, Ouesso, Mossaka, Impfondo, Itoumbi, Makoua, Ngombé, Lékéty, Boundji, Owando, Bas-Kouilou...

Le port de Brazzaville, port de référence du pays, est dans la Transéquatoriale reliant le port de Pointe Noire à N'Djamena via Bangui, la principale plateforme fluviale d'éclatement du fret.

Il est aussi la plateforme de desserte de proximité pour la liaison Brazzaville-Kinshasa. Il est le départ du nouvel axe Fleuve Congo – Alima – Oyo – Lékéty en structuration pour la desserte du Gabon, de la RDC et les pays des Grands Lacs.

Il est la véritable charnière entre la voie ferrée et la voie fluviale et sert pour la desserte de l'hinterland de plus de 100 millions d'habitants que constituent la RDC, la RCA, le sud Cameroun et les pays des Grands Lacs.

Déclaré d'intérêt stratégique, le port de Brazzaville est en pleine réhabilitation pour se moderniser, s'accommoder aux exigences de l'émergence vers laquelle s'achemine le Congo et pour à la reconquête de la vocation de pays de transit par la Congo.



Jean Pierre NDOUSSA, Directeur Général du PABPS :

« Nous serons au rendez-vous de l'émergence »

Boite postale 2048 • Tél. : (+242) 05 509 44 44 • E-mail : jeanpierrendoussa@gmail.com

« Nous favorisons le local content, y compris vers des postes de cadres de haut niveau »

Michel Antonelli,
directeur général de Congo Terminal

L'activité portuaire du Groupe Bolloré est incontournable en Afrique. Concurrence, investissements, coût des passages portuaires, responsabilité sociétale, le directeur général de Congo Terminal a répondu à toutes nos questions sans détours.

Le Groupe Bolloré, à travers Congo Terminal, est concessionnaire de la gestion du terminal à conteneurs du PAPN. Au-delà du profit, qu'est-ce qui a motivé le Groupe à s'intéresser à ce projet ?

Il faut d'abord savoir que le Groupe Bolloré est intéressé par tous les projets structurants en Afrique où nous sommes bien implantés dans plusieurs pays. Actuellement nous avons douze concessions portuaires. Ce qui nous a motivés, et particulièrement intéressé à Pointe-Noire, c'est sa position géographique stratégique en Afrique centrale, qui est très prometteuse en termes d'évolution des trafics. C'est la porte océane de l'Afrique centrale qui permet, au-delà du pays lui-même, d'alimenter tous les pays environnants. Il y avait donc là un enjeu puisque c'est un port en eaux profondes, qui permet un développement qu'on ne pouvait pas assurer ailleurs. C'est donc une place stratégique.

Justement il se dit que le Groupe Bolloré tend à s'emparer de tous les ports d'Afrique francophone. N'est-ce pas une sorte de monopole ?

Bolloré ne tend à s'emparer de rien du tout. Dans tous les ports où nous sommes présents, il y a eu des appels d'offres auxquels tous les grands groupes ont eu la possibilité de répondre. S'il se trouve que dans douze ports – ce n'est pas la totalité des ports africains – le Groupe Bolloré a remporté les appels d'offres, c'est parce qu'il présente les meilleures propositions et les meilleurs avantages. Ce fut le cas pour le Port autonome de Pointe-Noire où le Groupe Bolloré a remporté l'appel d'offres de mise en concession du terminal à conteneurs en 2009. Nous ne nous sommes pas du tout emparés du port.

Pouvez-vous brièvement rappeler les grands investissements réalisés dans ce projet ? Cinq-six ans après votre implantation, quel bilan faites-vous en termes de chiffres clés ?

Les investissements ont essentiellement porté sur l'agrandissement du port et les infrastructures. Nous avons quasiment doublé la surface de stockage qui est actuellement de 32 hectares exploitables dont 10 gagnés sur la mer. Le quai G, qui était de 500 mètres, a été porté à 800 mètres linéaires. Ensuite nous avons installé quatre portiques de quai qui seront complétés par quatre autres, des portiques de parc RTG et des grues mobiles Gottwald. Les travaux de dragages que nous avons effectués ont augmenté le tirant d'eau à 15 mètres de profondeur, permettant ainsi aux plus



grands navires porte-conteneurs d'accoster dans ce port. Avec le quai D actuellement en réfection, nous sommes déjà, en termes d'investissements, à environ 300 millions d'euros, sur un investissement final dans le projet qui est d'environ 545 millions d'euros. De 150.000 EVP (conteneur équivalent vingt pieds) à la prise en main de la concession en juillet 2009, nous avons atteint les 620.000 EVP en 2014. C'est une très forte progression qui nous a permis de monter en haut des rangs des ports africains au niveau des volumes manutentionnés.

Un autre chiffre clé a aussi son importance, c'est celui des salariés. Partis de 150 employés, nous sommes actuellement à 700 salariés permanents (dont 10 expatriés) auxquels il faut ajouter environ 300 dockers occasionnels qui travaillent uniquement pour Congo Terminal. Nous favorisons le « local content », y compris dans l'évolution à des postes de cadres de haut niveau. A cet effet, nous avons mis en place un département formation qui est en charge de développer tous les talents possibles dans l'entreprise en saisissant toutes les occasions ou opportunités possibles de formation, soit au Congo, soit à l'étranger. Nous avons un grand programme de formation accélérée qui tient compte de nouveaux métiers, du fait de l'acquisition de nouveaux équipements qui n'existaient pas auparavant dans ce port.

Quelles sont les difficultés auxquelles vous avez été, ou êtes actuellement confrontés ?

Nous déplorons certaines lenteurs administratives qui ne facilitent pas notre développement. On y arrive quand même au bout du compte, mais parfois il faut beaucoup discuter, débattre, etc. On gagnerait à avoir des process beaucoup plus modernes et accélérés pour mieux accompagner une

société comme la nôtre qui se développe rapidement. Les lenteurs administratives compliquent les choses quand on n'avance pas à la même vitesse que nous.

De façon récurrente, il se dit que Congo Terminal est venu augmenter les coûts des passages portuaires, qu'en dites-vous ?

C'est faux ! Dans une première phase, Congo Terminal appliquait les tarifs publics, c'est-à-dire d'Etat. La convention de concession nous a imposé de faire un tarif à la boîte, qui était négocié avec le Gouvernement et qui a plutôt eu pour vocation de baisser le tarif par rapport à ce qu'il était auparavant. Ce qu'il faut comprendre, c'est que les coûts de passage portuaire ne sont pas uniquement le fait de Congo Terminal. Ce sont beaucoup d'autres facteurs, avec notamment des taxes diverses qui viennent s'ajouter à l'acconage. Au port de Pointe-Noire, entre le moment où le conteneur débarque et celui où il est prêt

**TRANSFAL
CONGO**

**Transit
Shipping
Consignment
Manutention
Import-Export**

Mr Christophe OKOUFOUET
Tél. : (+242) 05 520 46 49
E-mail : transfalcongo@yahoo.fr
Centre-Ville - BP 4240 - Pointe-Noire
République du Congo

à être enlevé, après que toutes les formalités ont été effectuées, il faut en moyenne 23 jours pour sortir un conteneur. C'est le fait des lenteurs administratives. Ces 23 jours génèrent des frais « parasites » qui ne sont pas tous perçus par Congo Terminal. Bien au contraire, nous accordons aux importateurs une franchise de stationnement de dix jours, voire quatorze jours pour les produits de première nécessité. On nous impute ces frais parce que pour une grande partie, c'est nous qui les facturons ou les collectons. Si les processus administratifs permettaient que cela aille plus vite comme dans les autres ports, et que les conteneurs sortent en moins de dix jours, tous ces frais seraient évités. Pour sa part, Congo Terminal a même baissé les prix pour tout ce qui est produits de première nécessité, dans le souci d'améliorer le panier de la ménagère.

Quelles sont les perspectives de développement en termes de projets à court, moyen ou long terme ?

Nous allons continuer à développer les surfaces et rajouter les équipements. Le projet actuellement en cours est l'aménagement du quai D qui fait 700 mètres et qui sera mis aux mêmes normes que le quai G, c'est-à-dire 15 mètres de tirant d'eau. Ensuite nous allons développer l'activité de transit, c'est-à-dire exploiter le corridor de Pointe-Noire/Brazzaville pour atteindre les pays voisins. Nous faisons déjà le transbordement, mais la vocation, comme je le disais dans votre première question, c'est d'exploiter le corridor de Pointe-Noire vers les autres pays de la sous-région, soit par la

route en construction, soit par le chemin de fer qui est en train de se rééquiper.

Quelle est l'implication de Congo Terminal au niveau de la responsabilité sociétale ?

Une entreprise comme la nôtre, plus elle grandit, plus elle emploie de personnel local et davantage elle a de l'importance dans

le pays. Elle ne peut donc pas se contenter de manutentionner des conteneurs, elle doit plutôt être attentive à la vie des citoyens. C'est la politique du Groupe et je m'y investis personnellement. Ainsi, nous accompagnons un certain nombre d'associations, des ONG dans leurs projets locaux sur le plan social, culturel. Notamment la lutte

contre le sida, la réinsertion des enfants de la rue, le dépistage du cancer des enfants, et de façon ponctuelle, l'accompagnement des activités culturelles, scolaires, etc. C'est de la responsabilité sociétale.

PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN BANZOUZI MALONGA

« L'ensemble de nos services forme une synergie »

Alphonse Obambi-Itoua, directeur général de Translo



Depuis la petite entreprise de déménagement qu'elle était autrefois jusqu'à l'incontournable compagnie de consignation, manutention, transit et logistique qu'elle est devenue, force est de constater le chemin impressionnant parcouru par la société Translo. Retour sur sa genèse avec son directeur général, qui ne compte pas s'arrêter en si bon chemin.

Pouvez-vous présenter la société Translo aux lecteurs de Congo Economie ?

La société Transport & Location (Translo) est une compagnie de consignation, manutention, transit et logistique créée en 1992. Elle est née à partir d'une petite société de déménagement dénommée Déména-

gement du Congo (Déméco), installée à Brazzaville d'abord, et à Pointe-Noire ensuite. L'implantation de Déméco à Pointe-Noire m'a donné l'opportunité d'étendre ses activités à la consignation, à la manutention et au transit quand j'ai pris la direction générale de cette société en 1994.

**AUXILIAIRE DE TRANSPORT
COMMISSIONNAIRE EN DOUANE**

Dédouanement Import-Export (Maritime et Aérien)

TRANSIT EXPRESS

Voire satisfaction est notre Crédo

Agrements TRANSIT N° 95

Agrements DOUANE N° 53

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

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

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

C'était après avoir quitté la société SOAEM, du Groupe Saga, où j'ai été directeur d'agence pendant près de cinq ans. Fort de cette expérience, j'ai intensément développé Translo, et aujourd'hui on peut dire que c'est une société incontournable sur la place portuaire de Pointe-Noire. Profitant de la route Pointe-Noire/Brazzaville dont les travaux de construction sont suffisamment avancés, j'ai étendu nos activités dans le transport terrestre des conteneurs entre ces deux villes, et au-delà. Sur l'ensemble de nos sites, nous avons une centaine d'employés permanents, auxquels il faut ajouter une cinquantaine d'agents temporaires. Translo est une filiale du Groupe Sapro dont le président-directeur général est M. Paul Obambi, l'actuel président de la Chambre de commerce, d'agriculture, d'industrie et des métiers de Brazzaville.

Comment s'articule chacun des secteurs d'activités au sein de votre entreprise ?

L'ensemble de nos services est développé sous forme de synergie, de telle sorte qu'il y a une complémentarité entre les uns et les autres. Nous faisons de la manutention pour les navires que nous consignons, le transit pour les marchandises que nous déchargeons, et le transport ensuite. Mais nous travaillons aussi pour de nombreux autres clients qui nous font confiance et qui ont leurs marchandises en conteneurs sur d'autres navires. Sans oublier notre forte implication dans le transit aérien.

Selon vous, quel est le secteur le plus attractif entre la consignation, la manutention, le transit et le transport ?

La consignation est un domaine où l'on ne gagne pas beaucoup d'argent, mais il présente un grand intérêt pour nous, parce que nous représentons des armateurs dans plusieurs domaines – la pêche, les hydrocarbures, le bois et d'autres navires conventionnels. Notre force, c'est aussi le fait que nous disposons des installations dans le port (magasins et terre-pleins) qui permettent de stocker des marchandises. Mais le secteur le plus attractif, c'est la manutention. Tous les acconiers vous le diront, on y gagne mieux que dans la consignation et le transit, même si ce dernier est le plus visible et le plus connu du public.

Pouvez-vous avancer quelques chiffres clés pour illustrer l'ampleur de vos activités ? Et qu'est-ce qui a motivé l'extension de Translo dans le secteur du transport terrestre ?

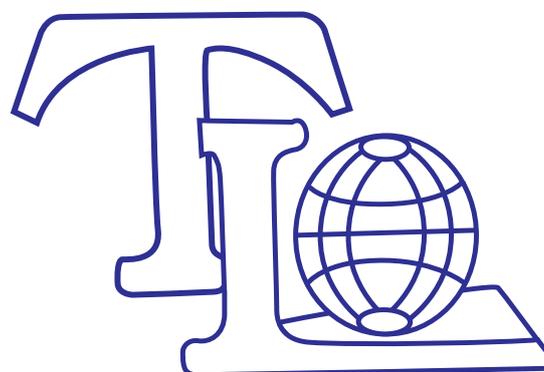
Actuellement, nous faisons, par trimestre et en moyenne, deux à trois navires en transbordement de Pointe-Noire à destination de Matadi en RDC. Régulièrement nous avons aussi deux à trois navires en transbordement de bois par mois. Et à peu près le même nombre de convois ou expéditions de plusieurs containers par semaine sur Brazzaville. Quant au transport terrestre, ce n'est pas une activité nouvelle pour Translo. Nous le faisons déjà avec Déméco avant d'étendre nos activités dans les autres secteurs. C'était donc notre vocation première. Il y a quelques années, nous étions en contrat avec l'UAIC, une société d'exploitation de plantations industrielles d'eucalyptus. De même, nous travaillions comme transporteur agréé par les douanes pour le transport de toutes les cargaisons de Pointe-Noire en direction du Cabinda.

Quels sont les projets de Translo ?

Nous avons des projets de développement dans le secteur du transport et transit minier. C'est une activité qui commence à pointer à l'horizon et nous sommes en pourparlers avec des partenaires de renommée internationale sur ces projets. Il en est de même dans la consignation des navires cimentiers. Nous voulons aussi étendre nos activités sur l'ensemble du pays et développer la logistique du bois, dans la perspective de la reprise de l'exportation du bois du Nord-Congo par le port de Pointe-Noire.

Les expertises du Groupe Sapro

Le Groupe Sapro, dont fait partie Translo, est un groupe industriel, commercial et de services créé par M. Paul Obambi, son président-directeur général. Il regroupe plusieurs entités, parmi lesquelles la Société maritime congolaise (SMC), qui est un armement congolais ; la Société de fabrication des lubrifiants (Solupac), dans l'industrie pétrolière. Le Groupe Sapro est aussi présent dans le secteur de la publicité avec sa société Média International. Il s'est récemment engagé dans le domaine de la promotion immobilière, avec des immeubles en propriété. Docteur ingénieur économiste des transports, M. Alphonse Obambi-Itoua, le directeur général de Translo, est diplômé de l'Ecole nationale des ponts et chaussées de Paris. Trois ans passés à la société Delmas SDV (Paris, Rouen et Brazzaville) et cinq ans à Saga (Paris, Abidjan, Port-Gentil et Pointe-Noire) lui ont permis d'acquérir une forte expertise dans le domaine des transports maritimes, de la consignation, de la manutention et du transit.



TRANSLO



MANUTENTION



CONSIGNATION



TRANSIT

www.smctranslo.co.cc



SIEGE BRAZZAVILLE

B.P. 205
Tél.: +242 81 33 44
Fax : +242 81 33 44/ 05 546 23 77
E-mail : sapsosa2000@yahoo.fr
sapsosa2003@yahoo.fr

Agence de Pointe-Noire

B.P. 4804
Tél.: +242 294 47 12 / 06 662 38 56
Fax: +242 294 51 93
E-mail : alphonseobambi@yahoo.fr
smctranslopnr@yahoo.fr

Agence Dolisie

Avenue Charles de Gaulle
Centre Ville Dolisie
Tél. : +242 05 520 52 46



« Il faut une autorité de régulation du trafic sur la route Brazzaville/Pointe-Noire »

Joseph Ludovic Samba, président-directeur général de Samariti

Ancien agent de la douane congolaise, Joseph Ludovic Samba a quitté la fonction publique pour créer sa propre société dans le transit, puis dans la consignation maritime, et enfin dans le transport. Le président-directeur général de Samariti retrace dans nos colonnes le parcours de son entreprise.

Dans quelles circonstances la société Samariti s'est-elle installée sur la place portuaire de Pointe-Noire ?

Ancien fonctionnaire, douanier de formation, j'étais souvent, et forcément, en contact professionnel avec les transitaires. J'ai fini par connaître ce métier et quitté l'administration publique pour créer ma propre entreprise de transit. J'ai bâti la société Samariti en l'an 2000 sur les cendres de Transco, une petite société de transit que j'avais montée en 1976. Transco travaillait en partenariat avec Panalpina, qui faisait de la consignation, et moi j'apportais la partie transit. Du gagnant-gagnant. C'est à cette occasion que j'ai appris la consignation. Quand nous nous sommes séparés avec Panalpina, j'ai alors créé ma société de consignation et le transit en plus.

Comment Samariti a-t-il évolué par la suite ?

J'avais trouvé un armateur avec qui j'avais signé des accords de représentation au Congo, après de longues et pénibles négociations avec l'administration publique qui avait fini par donner son accord. C'était NileDutch. J'étais donc confirmé comme consignataire de navires, parce que représentant l'armement NileDutch.

Au départ, nous ne faisons qu'à peine quatre rotations par mois. Ce trafic a augmenté pour passer à vingt-deux rotations par mois, parce que NileDutch et moi-même avons réussi à ramener ici, à Pointe-Noire, le trafic asiatique qui arrivait sur la côte ouest d'Afrique par l'Afrique du Sud. Nous le répartissions le long de la côte, jusqu'en Côte d'Ivoire, au moyen des feeders.

Il semble que votre société de consignation ne soit plus très visible sur la place portuaire de Pointe-Noire ?

Quand le port a signé des accords d'exclusivité de concession du terminal à conteneurs avec le groupe Bolloré, le terminal que je m'apprêtais à exploiter avec une autre société a été repris par le nouvel arrivant. Les conditions qui m'étaient proposées pour intégrer Congo Terminal comme actionnaire n'étaient pas satisfaisantes pour moi. Le port avait fait un effort pour me rembourser mes investissements (80 millions de FCFA) à l'identique et au prorata de mes dettes vis-à-vis du port. Évidemment je n'étais pas satisfait.

Enfin comment se porte votre activité de logistique ?

Lorsque j'ai perdu mon terminal et, de fait, NileDutch mon unique client, je me suis impliqué dans la logistique-transport. J'ai acheté des engins et quelques camions neufs, des semi-remorques que j'ai mis en exploitation sur la route Pointe-Noire/Brazzaville. C'était une assez bonne activité il y a quelques années. Mais, hélas, de nombreuses sociétés étrangères très peu respectueuses des lois et règlements en vigueur sont arrivées

sur ce marché. Certaines se sont installées de façon tout à fait informelle. Nombreuses ne payent pas d'impôts et autres taxes et pratiquent des prix tellement bas, à telle enseigne que l'activité n'est plus très rentable. Le trafic entre Brazzaville et Pointe-Noire est bien là, mais le créneau n'est plus très porteur à cause de la concurrence déloyale. Je pense qu'il faut une autorité de régulation du trafic sur cette route.

Quelles sont les perspectives d'avenir de Samariti ?

Samariti est une petite entreprise du secteur privé national. C'est comme une roche en formation. La consistance d'une pareille roche dépend des conditions climatiques du lieu où il se trouve. J'ai des projets et les perspectives sont bonnes, je suis optimiste.

PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN BANZOUZI MALONGA

« Nos activités enregistrent une hausse constante »

SGSP Congo SA offre des services de consignation, d'agence maritime et de gens de mer. La logique de complémentarité de ses activités et de formation de ses personnels a porté ses fruits. Son directeur général revient sur les conditions de ce succès.

Franck Dibas, directeur général de SGSP



Comment s'articule chacune des activités au sein de votre entreprise ? Et qu'est-ce qui a motivé la diversification de vos activités ?

La société travaille avec des armateurs de renommée internationale. Dans le souci de l'exploitation de leurs navires, ceux-ci ont recours à des professionnels des activités connexes au transport maritime. Aussi, les activités qui sont exercées par la société sont complémentaires les unes et les autres. Vous savez certainement qu'il n'y a pas de transport maritime ou du remorquage sans les gens de mer. Il nous revient donc de répondre à cette exigence. En tant qu'agence maritime, nous intervenons pour différents clients qui sollicitent nos services. Plus précisément, s'agissant de la consignation, nous représentons des armateurs qui n'ont pas d'établissement à Pointe-Noire. De façon assez nette, nous les assistons pour leurs différentes dé-

marches auprès des sociétés et administrations, tout comme nous assistons leur personnel lors des différents voyages.

Dans la société, toutes les activités sont assurées par des professionnels qui évoluent dans des départements bien distincts mais complémentaires. Ces activités étant par nature complémentaires, la diversification des activités s'est imposée. Force est de reconnaître aussi que nos clients nous demandent régulièrement un ensemble de services. Ce qui a l'avantage pour eux d'avoir un seul interlocuteur. La société s'adapte à cette donne.

Quelle a été l'évolution de votre société ces deux ou trois dernières années ?

Ces trois dernières années, les activités de la société ont connu une hausse constante après des débuts en dents de scie. L'année 2014 a connu une « explosion » du développement de l'activité des gens de mer de l'ordre de 50%, grâce à la conclusion de nouveaux contrats, tandis que les autres activités sont demeurées relativement stables. De manière générale, le chiffre d'affaires de la société a connu une augmentation de 10% entre 2013 et 2014.

SGSP, une filiale spécialisée de Socotram

La Société de gestion des services portuaires du Congo (SGSP Congo SA) est une société anonyme de droit congolais. Elle a été créée en 2005 à la suite de la concession des activités de pilotage, remorquage et de lamanage du port autonome de Pointe-Noire à la société congolaise des transports maritimes (Socotram-SA), armement national dont elle est une filiale spécialisée dans le manning, donc la mise à disposition du personnel marin aux armateurs, une agence maritime qui fait de l'assistance au voyage ainsi que la consignation, ainsi ses actions se développent autour des professions maritimes et auxiliaires, mais aussi de celles qui y sont indirectement liées. Son capital social est de 202.000.000 FCFA. La société compte environ 125 employés, ce nombre comprend le personnel sédentaire et le personnel marin.

L'un des points marquants de ces dernières années a été un investissement conséquent en matière de formation des gens de mer. Ici, il faut souligner que le poste formation a augmenté de 42% d'une année à l'autre. Vous aurez certainement compris que grâce aux différentes tendances, les pourcentages révélés augurent des lendemains meilleurs.

Quels sont vos challenges, vos projets et perspectives de développement ?

Après avoir été la première société certifiée Convention du travail maritime de l'OIT de 2006 – dite MLC 2006, qui définit le droit des gens de mer à des conditions de travail décentes et favorise l'instauration de conditions de concurrence loyales entre armateurs –, la société ambitionne de devenir le fleuron des sociétés prestataires des gens de mer au Congo. Pour cela, elle espère pouvoir évoluer dans un environnement véritablement concurrentiel, donc débarrassé des sociétés qui ne rassemblent pas les conditions requises pour exercer cette activité. S'agissant de la consignation, nous évoluons dans un secteur où l'on observe qu'il existe des grandes et des petites sociétés. Toutefois, nous faisons les efforts nécessaires pour accroître le nombre de consignations mensuelles des navires qui reste encore en deçà de nos attentes. Sans trahir la stratégie de la société, nous envisageons à court terme de nous positionner dans la manutention du conventionnel et restons ouverts à des partenariats.

PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN BANZOUZI MALONGA

« En cinq ans, chacun peut se rendre compte des progrès réalisés »

Juste Mondele, directeur général de la Société congolaise de manutention de bois



Le plan quinquennal mis en place en 2009 semble avoir porté ses fruits au sein de la Société congolaise de manutention de bois (Socomb). Son directeur général revient sur l'itinéraire de cette entreprise aujourd'hui totalement privée et dessine les contours de son développement pérenne.

Quel a été le contexte de création de la Société congolaise de manutention de bois (Socomb) ?

Bien avant que le Congo ne soit compté parmi les États producteurs et exportateurs de pétrole, le bois constituait la principale matière d'exportation et de source de revenus du pays. De ce fait, les autorités politiques d'antan avaient pensé, à raison, tirer meilleurs profits du bois à l'export. C'est ainsi que fut

créée en 1975 la Société congolaise de manutention des bois. A cette époque, il s'agissait déjà d'un partenariat public-privé entre, d'une part, SDV/Saga (actuellement Groupe Bolloré) et, d'autre part, l'État congolais, majoritaire avec environ 60% des actions. La société a commencé à connaître quelques difficultés de fonctionnement autour des années 1995, et les conflits sociopolitiques des années 1997-98 ont enfoncé le clou. N'ayant

Votre meilleur partenaire logistique en Afrique Centrale



- Transports nationaux / internationaux
- Transit maritime / terrestre / aérien
- Consignation des navires
- Acconage /Manutention
- Entreposage
- Air Service
- Oil field
- Groupage et Dégroupeage



SOLUTIONS LOGISTIQUES INTEGREES SUR MESURE

NOS REPRESENTATIONS DANS LE MONDE

EN EUROPE

TRANSIMEX France
69 Avenue Edouard Vaillant
92100 Boulogne Billancourt France
2ème étage Bâtiment A2 , porte H23
Tel : (Fixe/Fax) +33 (01) 82 15 31 53
(Port) + 33 (07) 58 06 66 37

EN ASIE

TRANSIMEX CHINA
Post Code : 200040
Room 4319,
NO.580 West Nan Jing Road
Jing An District, Shanghai
Tel: 0086 21 52126025
Fax:0086 21 52126803

EN AFRIQUE

TRANSIMEX CONGO
B.P : 1795 Pointe Noire
Tél : 00242 222 940 882
Fax : 00242 222 940 881

TRANSIMEX CAMEROUN
Zone portuaire, Douala Cameroun
Boîte Postale : 3191
Tél.: +(237) 33 00 18 28 / 33 00 36 50

TRANSIMEX RCA
B.P : 2334 BANGUI
Tél.: +(236) 21 61 56 46

TRANSIMEX TCHAD S.A
B.P : 674 N'Djamena
Tél.: (235) 22 52 52 84

TRANSIMEX
Integrated Logistics Provider
info@transimex-cm.com
www.transimex-cm.com

plus renouvelé son matériel d'exploitation, avec un personnel vieillissant, la Socomab s'est donc retrouvée presque en situation de cessation d'activités et de paiement. La société a donc été classée par le Gouvernement dans le périmètre des entreprises à privatiser. Le processus de privatisation a été enclenché en 2008 avec le désengagement de l'Etat, dont la part d'actions a été reprise par la Société congolaise de transports maritimes (Socotram). Et entre-temps, les sociétés SDV et Saga ont fusionné et sont devenues Groupe Bolloré. Le partenariat entre la Socotram et le Groupe Bolloré a donc donné naissance à une nouvelle société, la Socomab SA. Les actionnaires ont voulu garder cette appellation pour symboliser la continuité dans l'action et l'objet social. Il faut souligner que c'est un modèle de privatisation réussi, dans ce sens qu'aucun agent n'a perdu son emploi ni ses acquis en termes de salaire et de couverture sociale.

Comment êtes-vous parvenus à relever cette entreprise qui était au bord de la faillite ?

Les actionnaires m'ont désigné es qualité directeur général en 2009 en m'assignant trois principaux objectifs. D'abord maintenir la société en état de fonctionnement en l'assainissant, ensuite procéder à la relance de ses activités, et enfin l'installer dans un processus de développement de ses activités, de manière durable et irréversible. A ce jour je crois modestement que nous avons atteint ces objectifs, puisqu'en 2009, malgré la crise financière conjoncturelle et la crise du secteur forestier nous avons réussi à maintenir l'entreprise en état de fonctionnement.

Nous avons élaboré un programme quinquennal de développement (2009-2014) avec l'appui financier des banques locales, qui nous ont permis de renouveler la flotte d'exploitation avec du matériel neuf. C'est ainsi que nous avons acquis quatre chargeuses Volvo, deux grumiers Volvo, et un grumier Mercedes. D'autres engins sont en cours d'acquisition. Avec l'Etat congolais, nous avons signé il y a quatre ans une convention d'établissement qui nous octroyait certains avantages pour l'importation du matériel d'exploitation.

Par ailleurs, nous avons mis un accent particulier sur la qualité des ressources humaines, avec l'envoi en formation d'un certain nombre de nos agents. Une équipe a été en formation auprès de la société de gestion du parc à bois à Abidjan, en Côte d'Ivoire, et une autre au Cameroun. Une autre formation des formateurs sur le matériel de manutention se réalise sur place avec l'appui de la société SMT, un concessionnaire Volvo.

Quels sont les résultats auxquels l'exécution de ce plan quinquennal a abouti ?

Toutes les actions indiquées plus haut ont optimisé notre chiffre d'affaires amélioré par la qualité de travail. Partis de 600 millions de FCFA en 2009, nous avons atteint un chiffre d'affaires de plus de 3 milliards de FCFA en 2014. En observant l'évolution en cinq ans, je crois que chacun peut se rendre compte des progrès réalisés. Nous manutentionnons environ 600.000 mètres cubes de bois/an. Ce chiffre reflète la quasi-totalité du bois exporté par le Port autonome de Pointe-Noire. Aujourd'hui la société emploie près de 90 travailleurs permanents, avec des pics de 125 à 150 travailleurs, temporaires inclus.

La qualité du travail que nous avons accompli a été favorablement appréciée par le Global Trade leader Club, qui nous a décerné le Prix d'excellence en 2013 à Paris. Le Global Trade leader Club est un organisme international qui réalise chaque année un monitoring des entreprises en développement. Il répertorie dans chaque pays les sociétés qui se distinguent par leur qualité de travail, et surtout qui ont réussi en partant d'une situation difficile.

Malgré ces résultats, des critiques sévères sont formulées à votre endroit par rapport à la qualité de votre parc à bois ?

Tout le bois exploité par les sociétés forestières à travers les différents chantiers du pays arrive à Pointe-Noire soit par voie terrestre, soit par le Chemin de fer (CFCO). Il faut un temps pour que les armateurs affrè-

tent les navires. Nous nous chargeons donc de le stocker dans le parc à bois, le temps d'attendre l'arrivée d'un navire et d'effectuer les formalités d'usage. Ensuite nous le chargeons dans les navires pour le compte de nos clients, via les agents maritimes.

Il est vrai que la qualité de notre parc à bois n'est pas bonne, particulièrement en saison des pluies. Mais nous sommes clients, locataires du parc à bois, qui est une propriété du Port. Si nous avions ce pouvoir de lever les fonds pour l'améliorer, nous l'aurions fait. Les banques qui nous accompagnent aimeraient bien, en même temps qu'elles participent à l'amélioration de nos capacités opérationnelles, que les infrastructures soient améliorées. Nonobstant cela, nous l'entretiens autant que nous pouvons. Mais il faut un projet structurant, et je sais que le port a un programme d'investissements qui

intègre l'amélioration du parc à bois. Un projet existe déjà, nous souhaitons qu'il soit rapidement réalisé.

Quels sont vos projets d'avenir ?

Nous avons en projet de continuer d'investir dans l'acquisition des engins, dans la formation du personnel, et aussi de développer au mieux l'activité conteneurisation du bois. A notre sens, la conteneurisation va être un canal important pour l'avenir. Nous le faisons déjà, mais nous voulons le développer davantage. Il nous faut optimiser l'empotage, c'est-à-dire le chargement du bois en rondins d'un gabarit donné et du bois débité dans des conteneurs. Nous travaillons avec acharnement à ce sujet.

PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN BANZOUZI MALONGA

Pierre Bellerose, directeur pays Bolloré Africa Logistic

« Faire du terminal de Pointe-Noire le hub de la région »



Fort d'un effectif de 1 000 collaborateurs et d'un imposant parc de matériel, le Groupe Bolloré Africa Logistic entend soutenir l'ambition du Congo, qui souhaite faire de son port la porte océane d'Afrique centrale.

Les infrastructures constituent-elles un frein au développement des transports au Congo ?

Au Congo les infrastructures sont en cours de réalisation, avec de nombreux investissements dans les ports, aéroports et les routes. La route de Pointe Noire à Brazzaville est en voie d'achèvement. Mais le vrai défi aujourd'hui est d'envoyer un conteneur de Pointe-Noire jusqu'au Gabon ou en RDC. C'est la question de l'intégration régionale. Il faut absolument lever les barrières douanières et alléger les procédures administratives. Le challenge des infrastructures ne doit pas seulement être surmonté localement, mais plutôt à la dimension régionale. Le gouvernement congolais l'a compris. C'est ainsi qu'il a fait une route qui part de Brazzaville et qui rejoint le Gabon par le nord. Une autre route est en train d'être faite pour rejoindre Bangui (RCA) et aussi Douala au Cameroun.

Le plus bel exemple de frein au dévelop-

pement sous-régional est celui de ne pouvoir relier Brazzaville à Kinshasa. Depuis longtemps on attend encore la construction d'un pont sur le fleuve qui sépare les deux capitales les plus proches au monde. C'est un réel frein au développement des deux pays. Actuellement, la stratégie du Groupe Bolloré, c'est d'être un outil d'intégration régionale. En tant que transitaires, nous connaissons la problématique du passage des marchandises. Il faut une réforme et un coup d'accélérateur pour accompagner le développement des infrastructures.

Justement, comment le Groupe Bolloré accompagne-t-il le Congo dans le développement de ses infrastructures ?

Historiquement, le Congo est un pays stratégique. Il a été toujours été au centre du trafic de la sous-région. Nous accompagnons l'ambition du Congo de faire de son port la porte océane d'Afrique centrale, en faisant du terminal de Pointe-Noire le hub de la

région. A titre d'exemple, il y a plus de 50 millions d'habitants de la RDC approvisionnés à partir du port fluvial de Matadi, qui a un faible tirant d'eau. Le gouvernement congolais s'attelle à créer un réseau à partir de Pointe-Noire jusqu'à Kinshasa via Brazzaville. Et nous, à partir de notre terminal du Port de Pointe-Noire, et aussi avec nos autres activités de transit et de transport, nous accompagnons ce projet et les opérateurs de l'import-export. Nous couvrons toutes les activités de la chaîne de transport et de logistique. Nous avons par exemple été en première ligne pour le transport de matériaux de construction des installations sportives pour les Jeux africains, de Pointe-Noire jusque sur le site des chantiers. Ainsi que le transport des produits ou vivres frais (40 tonnes par jour) pendant les Jeux, en affrétant des avions d'Afrique du Sud jusqu'au Congo. Si le port était encore ce qu'il fut il y a sept ans, on aurait eu de sérieux problèmes de congestion de tous ces matériels destinés aux Jeux africains.

Comment se présente votre réseau de transport au Congo ?

Avec nos installations au port de Pointe-Noire, nous avons une grande visibilité sur la sous-région. Sur la partie transport, nous avons une flotte de 150 camions, avec une division dédiée aux livraisons du matériel pétrolier. Notre division logistique lourde compte un grand parc avec des grues de 120 à 50 tonnes, des remorques basses permettant le transport des colis de plus de 40 tonnes, ainsi que des « fourchettes ». Au total nous avons à peu près 600 engins-moteurs. Nos collaborateurs sont présents dans les différents services : l'administration, la communication, le commercial, le HSE et les services techniques. Nous faisons tout pour promouvoir les talents congolais avec la formation professionnelle, soit localement, soit à l'étranger, notamment à l'école de formation Bolloré à Abidjan.

PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN BANZOUZI MALONGA

SOCOMAB S.A.



SOCIÉTÉ CONGOLAISE DE MANUTENTION DES BOIS

NOS PRINCIPALES ACTIVITÉS

Opérations de manutention et de stockage des bois en Grumes ou débités à l'export au Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN) ainsi que toutes opérations connexes aux manutentions portuaires telles que la gestion des parcs à bois secs ou flottés, drômages, approche des bois par remorqueur, manutention bord, etc.

Effectif actuel 83 salariés



NOS PARTENAIRES

SOCOTRAM-SA
SGSP
GROUPE BOLLORE
ASIA
TAMAN
SICOFOR
CIB
FORALAC
HUAFENG



SOCOMAB S.A. - Société Congolaise de Manutention des Bois
Avenue Marien NGOUABI - B.P. 1234 Pointe-Noire (Congo-Brazzaville)
Tél. : 00(242) 06 661 13 13 - E-mail : secretariat.socomab@yattoo.com

« Le Congo est un pays paisible qui offre un environnement favorable aux affaires »

Seidou Foundikou, directeur général de Transimex Congo

Des solutions logistiques complètes et taillées sur mesure, tel est le credo du Groupe Transimex, qui peut s'appuyer sur une implantation importante à l'international pour faire valoir son expertise sur le territoire congolais. Entretien avec son directeur général.

Qu'est-ce qui a motivé l'installation de Transimex au Congo ?

La vision de Transimex Congo est de rassembler les peuples et les cultures. En s'installant au Congo, c'est une opportunité pour elle de répondre aux besoins des clients du groupe. Certains clients disposent de marchandises à destination de plusieurs pays de la Cemac, dont le Congo, et souhaitent les confier à un même prestataire. L'installation de Transimex au Congo vient répondre d'abord à ce souci. Cependant, il me semble que l'idée du groupe soit celle de satisfaire tous ces clients, quelle que soit la destination dans la sous-région. Diverses autres raisons militent en faveur de l'installation de Transimex au Congo-Brazzaville. Ce pays producteur de pétrole, exportateur de bois et d'autres minerais en perspective représente un vaste potentiel de clients, le Congo est donc un marché qui offre des conditions très alléchantes aux opérateurs économiques en général, et aux prestataires de logistique intégrée en particulier. L'ambition de Transimex Congo reste l'accompagnement des entreprises dans l'optique de booster l'économie du pays, véritable levier de création d'emplois pour les jeunes.

Qu'est-ce qui est fait au quotidien pour atteindre ces objectifs ?

Pour atteindre ces objectifs, Transimex Congo dispose d'un personnel qualifié, dynamique et dévoué, mais aussi un cadre de travail agréable et adéquat pour le plein épanouissement des employés. Nous avons obtenu des aires de stockage à l'intérieur du Port autonome de Pointe Noire, une équipe commerciale diligente et proactive à l'écoute de la clientèle a été mise en place, un terminal sydonia a été installé dans nos bureaux pour la saisie-validation des déclarations et manifestes, un parc très fourni en termes de camions, d'engins de levage et petits véhicules. Nous avons également un réseau de partenaires au niveau international qui permet de traiter des cotations et des cargaisons de par le monde dans la célérité et l'assurance. Nous avons mis à la disposition de l'ensemble du personnel des outils de communication modernes. Un centre de maintenance moderne est en cours d'installation. Aux fins d'exercer toutes ces activités, nous avons obtenu tous les agréments requis en République du Congo, notamment les agréments commissionnaire agréé en douane, consignataire des navires, acconier, releveur, manutentionnaire, transitaire et commissionnaire de transport.

Votre Partenaire Idéal



POUR :

- Les travaux Génie Civil & Bâtiments (études & réalisations)
- Les travaux Génie Pétrolier & Para Pétro-lier (études & réalisations)
- Les travaux de Constructions Métalliques & le Montage
- Les Formations RIA, DCI, Défensive
- Le Consulting HSE
- La Formation Sécurité Routière (préventions & maitrises)
- La Fourniture de Matériel de Sécurité ,EPI, ESC

Dans un soucis de qualité et de respect de nos prestations, l'Avenir de notre société est basé sur une politique HSE, qui nous permet de prendre en considération l'ensemble des risques liés à nos activités.

Nos objectifs sont les suivants :

- ZERO accident
- Respect de l'environnement
- Formations et sensibilisation de tout l'ensemble du personnel

La satisfaction de nos clients restant en tous points notre priorité, nous avons un vouloir de modernisation et d'amélioration de notre savoir faire.

Notre structure est gérée par une équipe dynamique et professionnelle en recherche permanente d'évolution



Formation sur le Terrain



Formation en salle

**Notre savoir
c'est**



Montage Hangar Couverture & Bardage



Construction & Installation réseau distribution de Station service

**Votre
satisfaction**



Talochage après coulage Dalle



Villa particulière à Brazzaville



Préparation Coulage béton

Siège social

35, Avenue Auxence ICKONGA, Centre-ville. Brazzaville - République Du CONGO • BP : 14523

Tél. +242 06 662 13 03 / 06 661 01 08 • Courriel : ets.jdmk@yahoo.fr



Quelle est la plus-value de Transimex Congo par rapport aux autres entreprises concurrentes ?

La satisfaction de notre clientèle n'est pas un acquis, elle reste une recherche permanente pour mieux recadrer ses nouveaux besoins. Nous offrons à l'ensemble de notre clientèle des solutions logistiques complètes et taillées sur mesure, quelle que soit leur taille. Grâce à notre réseau mondial, nous répondons avec succès aux demandes « door to door » de nos clients dans la sous-région Cemac et partout dans le monde, quel que soit le lieu de prise en charge ou de livraison de la marchandise. Une équipe commerciale est à l'écoute des clients pour mieux cerner leurs besoins aux fins de proposer des solutions les plus adéquates.

Sur quoi vous appuyez-vous pour donner plus de visibilité à cette entreprise qui évolue dans un environnement très concurrentiel ?

Pour faire connaître véritablement Transimex Congo, nous allons nous déployer à développer des actions communicationnelles, notamment le *branding* des véhicules, l'adhésion dans les corporations professionnelles et patronales, nous imposer également par une expertise logistique reconnue et irréprochable. Je pense que si nous accentuons nos efforts dans ce sens, l'entreprise se positionnera sur la place portuaire comme étant l'un des acteurs les plus sérieux et meilleur partenaire logistique en République du Congo.

Quel constat faites-vous sur la place portuaire de Pointe-Noire en particulier, et sur

L'environnement économique du Congo en général ?

Nous constatons qu'au niveau du Port autonome de Pointe-Noire, port en eau profonde, il y a des flux importants de marchandises tant à l'import qu'à l'export (bois), ce qui intéresse les auxiliaires de transport maritime. C'est ce qui explique d'ailleurs la création et l'installation de Transimex Congo ici, au Port autonome de Pointe Noire. En ce qui concerne le Congo en général, je voudrais dire ici que c'est un pays paisible qui offre un environnement favorable aux affaires, avec une considération particulière pour ce secteur de la logistique et transports.

Quel est votre dernier message à nos lecteurs ?

Nous remercions sincèrement tous nos clients, mais aussi nos partenaires institutionnels et financiers qui nous ont fait confiance dans la phase de mise en place de l'entreprise. Permettez-moi de réserver une mention toute particulière aux autorités du Port autonome de Pointe-Noire. Nous encourageons ceux des clients et potentiels qui ne nous connaissent pas encore à se rapprocher de nous afin de bénéficier des prestations de qualité irréprochable dans le sens d'un partenariat « gagnant-gagnant ». Nous sommes disposés à leur trouver des solutions idoines à leurs soucis de logistique et de transports, quelle que soit la taille de leur entreprise, le lieu de prise en charge et de livraison de leur marchandise.

PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN BANZOUZI MALONGA

Zoom sur Transimex Congo

Transimex Congo est une société de droit congolais créée depuis 2011 et spécialisée dans la logistique et les transports. Ses bureaux sont situés à l'entrée du Port autonome de Pointe-Noire, au centre-ville de la capitale économique du Congo. Elle offre à l'ensemble de ses clients nationaux et internationaux des prestations logistiques intégrées sur mesure. Ses principales activités couvrent une gamme variée de prestations dont la consignation des navires, le transit (maritime, aérien et terrestre), la manutention, le relevage, l'acconage, l'entrepôt et les transports nationaux et internationaux. Le groupe Transimex est fortement représenté dans le monde : en zone Cemac (Cameroun, Tchad, RCA et Congo), en Europe (France et en Suisse), en Asie (Chine), sans oublier son réseau mondial des grands « forwarders » à travers WCA et Fiata. Ses solutions logistiques et de transport sont innovatrices et conçues pour répondre aux besoins spécifiques de chaque client. Ses services, appréciés pour leur fiabilité et leur opérationnalité permettent de satisfaire son leitmotiv qui s'inscrit au cœur de la satisfaction totale de la clientèle, en termes de délais, coûts et sécurité.



DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MARINE MARCHANDE

B.P. 1107 - Pointe-Noire

GESTION DES GENS DE MER

- Contrôle des conditions d'accès, d'exercice et de sortie de la profession de marin
- Suivi de l'évolution des carrières des marins

CENTRE DE SÉCURITÉ MARITIME ET DE PROTECTION DU MILIEU MARIN

- Protection du Milieu marin
- Police de la Navigation Maritime
- Visites techniques des navires
- Surveillance et sauvetage maritimes

NAVIGATION MARITIME

- Contrôle des normes de navigation maritime
- Gestion du domaine public maritime



TRANSPORTS MARITIMES

- Réglementation des ports et des transports maritimes
- Contrôle de l'exercice de la profession d'auxiliaire du transport maritime

RÉGLEMENTATION ET COOPÉRATION MARITIMES

- Réglementation des activités maritimes et para-maritimes
- Application des accords maritimes et des conventions maritimes internationales

Direction Générale
de la Marine Marchande
B.P. 1107 - POINTE-NOIRE
République du Congo
Tél : 222 94 17 22 / 06 667 27 40
E-mail :
digemar.pointe-noire@laposte.net
marmarcongo@yahoo.fr

«Ilogs est le seul logisticien dédié oil & gaz au Congo»



Alain Ludovic Okoi
directeur général
de Ilogs

Seul terminal portuaire dédié aux activités « oil & gas » dans un rayon de 500 km autour de Pointe-Noire, l'attractivité du Centre de services pétroliers (CSP) de Ilogs tient à plusieurs facteurs. Notamment la qualité et la compétitivité de son offre de services. Ilogs a entrepris de mettre à niveau ses infrastructures d'accueil et de moderniser son parc d'engins d'exploitation, tout en renforçant les règles de sécurité et intensifier la formation de son personnel.

Quelle est votre présence sur le marché de la logistique au Congo, vos prestations, votre attractivité et le niveau et volume d'activité par pôle ?

Le marché de la logistique des équipements et matériels pétroliers est partagé par plusieurs acteurs, dont des groupes privés internationaux, et des sociétés locales de taille modeste. Certains opérateurs pétroliers disposent de leurs propres bases logistiques.

Il est bon de noter que, au Congo, Ilogs est bien le seul logisticien oil and gas dis-

posant d'un terminal portuaire dédié avec une telle surface (40 hectares). Son potentiel intrinsèque réel (infrastructures, ressources humaines, parc d'engins d'exploitation), son appartenance au groupe SNPC et l'appui opérationnel du PAPN sont ses principaux atouts.

Ilogs propose une offre diversifiée et intégrée de services et prestations, couvrant l'assistance aux navires, la manutention, notamment le levage de matériels très lourds, le transport, les espaces, bureaux et entrepôts, la mise à disposition de per-

sonnels, le transit etc...ILOGS propose également un appui logistique en dehors du CSP, sur le site de production du client (raffinerie, sites pétroliers on shore, bases logistiques privées etc).

Le tonnage manipulé (principal indicateur de synthèse) est attendu à 450.000 T pour 2015 contre 251.000 T en 2014 soit une augmentation de 79 %.

Comment se présentent actuellement les infrastructures portuaires d'Ilogs après la finalisation du projet d'extension du CSP ?

FORMATION - CONSEIL
ASSISTANCE TECHNIQUE

- ✓ DES FORMATIONS POUR BOOSTER VOTRE CARRIÈRE
- ✓ CONSEIL SPÉCIALISÉ AUX ENTREPRISES
- ✓ ASSISTANCE TECHNIQUE AU SECTEUR PUBLIC
- ✓ ACCOMPAGNEMENT DE QUALITÉ

Une expertise à votre portée

CONTACTS

☎ 06 913 81 45 | 06 992 04 91

✉ iprc@iprc-training.com

🌐 www.iprc-training.com

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



info@csp-ilog.com



ILOGS

www.csp-ilog.com



ACTIVITE

❖ PRESTATIONS PORTUAIRES

- Assistance aux navires de service
- Embarquement & Débarquement personnels Off-Shore
- Transit et shipping des équipements pétroliers
- Ravitaillement (eau, produits chimiques, gas-oil et boue de forage)

❖ OPERATIONS LOGISTIQUES

- Manutention
- Levage

❖ TRANSPORT

- Convois exceptionnels

❖ CONSTRUCTION & INGENIERIE

- Bâtiments Techniques
- Autres Constructions

❖ LOCATIONS & MISES A DISPOSITION

- Magasins, Entrepôts, Bureaux
- Zones de travail bord à quai
- Engins de manutention et de levage
- Personnels

❖ AUTRES PRESTATIONS

- Accompagnement sur site client (plateformes de production oil & gas, mining et autres industries)

MOYENS

❖ ENGINES

- Flotte de Grues (30 à 800t), Chariots Elévateurs (3 à 20t),
- Reach Stacker (de 45t), Flotte de Camions, Remorques extensibles,
- Porte chars (75 à 200t), Nacelle, etc....

INFRASTRUCTURES

❖ QUAI

- 400 m linéaire avec tirant d'eau à 9m
- Bassin Maritime Protégé
- Boat Landing avec Gare Maritime

❖ PONT BASCULE

- 150 tonnes

❖ ESPACE CSP (Centre de Services Pétroliers)

- 40 hectares (Complètement Aménagés)
- Bureaux équipés
- Magasins
- Entrepôts
- Hangars



Avenue de Bordeaux, Enceinte Port Autonome - Boîte Postale : 788, Pointe-Noire

Téléphone : (+242) 05 559 86 35 - (+242) 06 664 86 35 - (+242) 01 886 86 35

Courriel : info@csp-ilog.com - www.csp-ilog.com - République du Congo.

Le CSP dispose d'infrastructures portuaires de haut niveau bénéficiant d'un bassin maritime protégé. Un programme d'investissement approuvé en 2013 par la SNPC avec la participation de Total EP Congo, a permis de réaliser les ouvrages suivants : l'aménagement de 19 ha (terre-pleins, voiries, etc), l'extension du quai de 200 m et le dragage du bassin portuaire.

Après la réalisation du programme d'extension des infrastructures du CSP, on peut relever que le CSP présente les nouvelles caractéristiques suivantes : 400 mètres de longueur de quai et 9 mètres de tirant d'eau. Des installations de boat landing (embarcadère passagers) sont aussi en cours d'aménagement.

Quels sont les moyens mis en œuvre en termes de ressources humaines et de flotte d'engins d'exploitation ?

Les effectifs de Ilogs sont de l'ordre de 200 agents en CDI. On doit mentionner les emplois en contrat de mise à disposition provisoire et d'intérim pour environ 180, pour des postes de collaborateurs d'intervention (leveurs, lamaners, pointeurs, ASE).

Les équipes opérationnelles bénéficient d'un programme de formation dispensé dans un Training center interne. Les conducteurs d'engins (grutiers et caristes notamment) sont pour la plupart titulaires du Caces (certificat d'aptitude pour la conduite en toute sécurité).

Le parc d'engins est composé de plus de 125 unités globalement, comprenant notamment des grues de dernière génération, dont une grue de 450 T, etc., des chariots élévateurs et reach stacker, des camions tracteurs, des remorques et portes-chars, ainsi que des nacelles et équipements divers.

Cette flotte exceptionnelle est en cours de modernisation, parallèlement à l'accentuation de la maintenance.

Quelles sont les perspectives de développement à court, moyen et long terme ?

Il est clair que la domiciliation d'une grande partie des activités de développement de projets pétroliers majeurs comme Moho Nord et Lianzi offre de bonnes perspectives à court terme à Ilogs. Ces projets avaient été lancés et confirmés avant la crise actuelle du secteur pétrolier. A moyen et long terme, Ilogs entend démontrer le rôle central du CSP pour tous les futurs grands projets des opérateurs situés dans la région sud du golfe de Guinée (Cameroun, Gabon, Angola) et dans l'hinterland du Bassin du Congo (Cuvette congolaise ; RDC).

Ilogs affine également son offre sur de nombreux axes connexes (transit, agence maritime, transports, ...) et se prépare à proposer des prestations d'appui au mining. A terme, il n'est pas exclu de penser à déployer des centres logistiques généraux notamment dans les zones économiques d'industrialisation définies par les autorités.

PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN BANZOUZI MALONGA

Le CSP, un terminal portuaire dédié oil and gas



Créée sous la raison sociale Intels dès 1999 avec un rôle d'opérateur confié à Intels (groupe privé d'origine italienne), Ilogs est une société anonyme avec conseil d'administration, spécialisée dans les activités de logistique portuaire et les prestations support proposées aux opérateurs de l'amont pétrolier pour leurs besoins d'importation de matériels d'équipement et de production, dans le cadre du développement des nouveaux champs et de leurs interventions courantes offshore. Pour ce faire, Ilogs dispose d'un Centre de services pétroliers (CSP), terminal portuaire dédié oil and gas situé dans l'enceinte même du PAPN, avec une surface de 40 ha. Le rôle du CSP est clairement défini dans l'ordonnance du 10/10/1999, traduisant ainsi la détermination des plus hautes autorités nationales.

La mission centrale de Ilogs est de viabiliser et d'optimiser le CSP, véritable pierre angulaire entre les activités maritimes (et portuaires) et les activités pétrolières. Les actionnaires de Ilogs, sont précisément la SNPC (Société nationale des pétroles du Congo), et la PAPN (Port Autonome de Pointe-Noire). Le capital social est de 4,1 milliards FCFA, dont 80 % est détenu par la SNPC et 20 % par la PAPN.



Normalisation - Certification
Formation - Etudes

Membre de l'Organisation internationale
de normalisation ISO 
de la Commission électrotechnique internationale CEI

ENVIRONNEMENT
SANTÉ
SÉCURITÉ
QUALITÉ
TRANSFERT DE COMPÉTENCES

L'Association congolaise de normalisation est une association à but non lucratif.
Nos instances :

- Une Assemblée Générale
- Un Conseil d'Administration.

MEMBRES FONDATEURS

- Association Pointe-Noire Industrielle (APNI)
- Alpha Conseils
- Congolaise d'Apiculture Hexagonale
- Chambre Consulaire de Pointe-Noire

SYNDICATS PATRONAUX

- Union Patronale et Interprofessionnelle du Congo (UNICONGO)
- Union Nationale des opérateurs économiques du Congo (UNOC)





Conseil d'administration
Jean Cliff Davy OKO-ELENGA
Président

Email : aconorcongo1@yahoo.fr - okoelenga@yahoo.fr
B.P. 665 - Tél : 06 632 65 65 - Boulevard Général de Gaulle
Chambre consulaire de Pointe - Noire - République du Congo

« Il y a urgence à rendre le port plus compétitif et attractif »



**Séraphin Bhalat,
directeur général
du Port autonome
de Pointe-Noire**

L'exécution avec succès d'un Programme d'investissements prioritaires (2009-2014) appelle le Port autonome de Pointe-Noire à relever d'autres défis. Notamment poursuivre son développement dans le cadre d'un plan directeur en cours d'actualisation et améliorer les délais et coûts de passage portuaire. Des challenges que se doit de relever le nouveau Directeur général, M. Séraphin Bhalat.

Le Port autonome de Pointe-Noire (PAPN) a un nouveau directeur général. Il s'agit de M. Séraphin Bhalat, qui a pris ses fonctions le 29 juin 2015. Conseiller du chef de l'Etat aux travaux publics et l'aménagement du territoire, Séraphin Bhalat connaît parfaitement le port et ses partenaires, puisqu'il en était jusque-là le président du conseil d'administration.

Après l'exécution avec succès du Programme d'investissements prioritaires (PIP) qui a physiquement transformé le port et boosté ses performances, le PAPN doit poursuivre son développement dans le cadre d'un plan directeur en cours d'actualisation. Il s'agit principalement de l'extension du port vers l'est, afin de gagner de l'espace pour la construction de deux terminaux minéraliers (fer & potasse), et l'aménagement du quai D ainsi que la construction de deux ports secs à Liambou et à Tchiamba-Nzassi. De même le port devrait diligenter la réhabilitation

du réseau routier interne et la construction des nouvelles voies d'accès et de sortie du port, ainsi que la construction d'une nouvelle ligne électrique dédiée de 30 kilovolts. Auxquels il faut ajouter l'achèvement de l'immeuble devant abriter le nouveau siège du PAPN.

La réduction des coûts et des délais de passage, un impératif pour le port

Les usagers du port attendent beaucoup plus avec impatience, la réalisation des études devant aboutir à un allègement des procédures. Notamment, la réduction des coûts et des délais de passage des marchandises afin de rendre le PAPN plus compétitif. *« Nous allons redoubler d'efforts pour améliorer nos capacités et la qualité de nos prestations, afin de faire face à la concurrence ardue des autres ports de la sous-région. Il y a urgence à rendre le port plus compétitif et attractif, afin de se conformer aux perspectives*

rassurantes du secteur des transports de notre pays, avec notamment, le développement imminent du corridor Brazzaville-Pointe-Noire, ainsi que le récent lancement des activités du Guichet unique des opérations transfrontalières (Guot) » a déclaré Monsieur Séraphin Bhalat, directeur général du PAPN.

Au regard des résultats d'exploitation, il apparaît que le PAPN dispose de moyens financiers nécessaires pour la réalisation d'un certain nombre de projets post-PIP ci-dessus cités. En effet, malgré le contexte économique marqué par la baisse des prix du baril de pétrole, l'examen des rapports d'activités et de gestion au 31 décembre 2014 fait apparaître une progression des performances du port. A titre d'exemple, au cours de l'année 2014, le bilan général du PAPN a fait ressortir un résultat net bénéficiaire de 6,256 milliards de FCFA. Ce qui augure de lendemains meilleurs.

JEAN BANZOUZI MALONGA



Du Port autonome de Pointe-Noire (PAPN), il ressort des résultats d'exploitation au 31 décembre 2014, que le trafic général est en hausse de 2,25% par rapport à l'année précédente. Soit 19,859 millions de tonnes en 2014, contre 19,422 Mt en 2013. Le trafic conteneurs est passé de 574.159 EVP en 2013 à 619.692 EVP manutentionnés en 2014. Soit une progression de 7,93 %. De même, le chiffre d'affaires est passé de 43,150 milliards de FCFA en 2013 à 47,108 milliards de FCFA en 2014. Soit en hausse de 9,17%.

Cette hausse fait suite, entre autres, à l'entrée en vigueur de la facturation des marchandises suivant le système tarifaire dit "à la boîte", et à la renégociation de certaines conventions d'occupation du domaine portuaires.

Cuvette-Ouest : après le désenclavement, place au développement ?

Dernière-née des régions administratives du Congo, le département de la Cuvette-Ouest, créé en 1995 à la suite de la séparation d'avec la Cuvette dite centrale, avait la réputation d'être difficilement accessible. Mais depuis l'action de la municipalisation accélérée en 2011, ce département est sorti de son désenclavement.

La route qui traverse la Cuvette-Ouest jusqu'à la frontière du Gabon.

Situé au nord-ouest du pays, le département de la Cuvette-Ouest est limité au sud par les Plateaux, au nord par la Sangha, à l'est par la Cuvette dite centrale, et à l'ouest par la République du Gabon. Il s'étend sur 27 200 km² et compte cinq districts – Etoumbi, Kellé, Mbomo, Okoyo, Mbama –, avec Ewo comme chef-lieu, une bourgade construite à environ 600 km au nord-ouest de Brazzaville. Restée longtemps enclavée en raison du très mauvais état des routes et de l'absence des infrastructures administratives de base, la Cuvette-Ouest ne dépendait que du Gabon voisin du point de vue de l'approvisionnement en produits manufacturés. A tel point que pour les agents de la fonction publique, y travailler à demeure pouvait être vécu comme une punition. Jusque-là, la Cuvette-Ouest était encore

considérée comme le parent pauvre des douze départements du Congo.

Mais depuis 2011, grâce à d'importants investissements réalisés par l'Etat dans le cadre de la municipalisation accélérée des départements, la Cuvette-Ouest est sortie de son isolement. Pratiquement 300 milliards de FCFA ont été consentis en 2011 par le Gouvernement pour la construction des principales infrastructures, notamment les routes et l'aéroport. Depuis, les principales localités de ce département sont reliées aux autres villes du pays. Il ne fallait pas moins de trois jours pour relier Brazzaville à Ewo, son chef-lieu. On peut maintenant, en sept ou huit heures, relier d'un trait Brazzaville à Ewo.

Parmi les projets réalisés ou en cours de réalisation qui ont contribué à désenclaver la Cuvette-Ouest, on peut citer entre

autres : le bitumage des routes Okoyo-frontière du Gabon, Boundji-Ewo, la construction de l'aéroport et d'une gare routière à Ewo, la construction des édifices administratifs, de grands marchés modernes dans tous les districts, la réhabilitation des hôpitaux et écoles publiques et le désenclavement interne avec les routes reliant les différents districts Etoumbi-Kelle, Etoumbi-Mbomo, Ewo-Mbomo, Ewo-Okoyo, etc.

Relance de la filière palmier à huile

Selon certains économistes, le mauvais état des routes d'antan est l'une des contraintes qui ont concouru à la faillite de l'industrie du palmier à huile, jadis florissante dans cette région. On se souvient encore de la Régie nationale des palmeraies du Congo (RNPC), qui détenait un peu plus de 1.325 ha de palmiers à huile à Etoumbi. Depuis plus de deux décennies, ces industries n'existent pratiquement plus. Heureusement, grâce au désenclavement, l'Etat congolais envisage de relancer cette filière. En effet, Atama Plantation Sarl (APS), une société à capitaux majoritaires malaisiens (51% pour la Wah Seong Corporation Berhad) a obtenu du gouvernement congolais, en août 2011, une concession d'une réserve foncière de 140.000 ha au Nord-Congo, dont environ le tiers est situé dans la Cuvette-Ouest, pour une durée de vingt-cinq ans renouvelable. De même, Eco-Oil Energie, une société à capitaux totalement congolais, a repris il y a deux ans les actifs de l'ancienne RNPC dans la Cuvette-Ouest. Ces deux sociétés prévoient des actions de replantation des palmiers à huile et la construction des unités de production d'huile de palme à grande échelle, dont



L'Hôtel de ville, à Ewo.



les produits dérivés sont nombreux. D'une capacité de 80 tonnes/heure, la première unité de transformation d'APS devrait entrer en production dans trois à cinq ans.

Mais le développement envisagé de la filière huile de palme dans ce département suscite quelques inquiétudes chez les environnementalistes. Ils redoutent un déboisement à grande échelle, au détriment de la grande forêt naturelle, comme on l'observe tristement en Asie du Sud-Est, particulièrement en Indonésie et en Malaisie. Toutefois, les promoteurs des projets s'en défendent, ils ne projettent d'établir leurs plantations qu'en zone de savane, croit-on savoir. Un sujet à suivre. En sus de la filière des corps gras, les activités agro-pastorales et les orpailleurs

traditionnels devraient aussi tirer profit de ce désenclavement. Car jusque-là, l'agriculture n'était pratiquée que pour l'auto-alimentation, entendu qu'il était quasi impossible pour les paysans d'exporter leurs produits vers les grands centres de consommation. Cela fait bientôt quatre ans que la route est là, on attend qu'ils relèvent le défi...

Parc national d'Odzala : une biodiversité exceptionnelle

En attendant le développement industriel, la Cuvette-Ouest peut encore faire parler d'elle dans le secteur de l'écotourisme grâce au parc national d'Odzala, l'une des principales aires protégées du Congo. Créé en 1935, il est situé à cheval entre les départements de la Sangha et de la Cuvette-Ouest sur environ 1,3 million d'hectares. Il est doté d'un écosystème très diversifié, avec des salines où l'on peut se poster pour observer divers animaux. Sa biodiversité permet aux espèces forestières et savaniques d'y vivre : céphalophes, gorilles, chimpanzés, cercopithèques, éléphants, buffles, crocodiles, etc. On y rencontre aussi des sangliers ainsi que des lions et hyènes tachetées. Toutes les espèces ou presque y sont présentes. Avec ses collines couvertes de forêts, ses lacs et rivières (Mambili au nord et Lékoli au sud), Odzala est favorable à la recherche zoologique et botanique.

Déclaré réserve de la biosphère par l'Unesco, le parc national d'Odzala bénéficie d'un financement de l'Union européenne à travers un programme de conservation et d'utilisation rationnelle des ressources naturelles, dénommé Ecosystème forestier d'Afrique centrale (Ecofac). Au sein de ce fleuron de l'écotourisme au Congo, le ministère en charge de l'Environnement s'emploie à développer des infrastructures de circuits touristiques pour répondre à une demande croissante. Une petite piste d'aérodrome a été aménagée au plus près du parc, à Kellé, et des chalets ont été construits pour l'accueil des visiteurs.

A défaut d'observer les animaux, le visiteur d'Odzala pourrait aussi s'intéresser au mode de vie des populations autochtones – dites « pygmées » – qui vivent en pleine forêt. Visiter leurs campements, leur habitat fait de huttes en forme d'igloo, construit en lianes et couvert de feuilles. Ou encore descendre les ravins et rejoindre les orpailleurs le long des rivières en forêt pour observer leur technique traditionnelle de recherche de l'or. Et, pourquoi pas, acheter quelques pépites...



Droits réservés



Des richesses convoitées

Mais la conservation de cette merveille n'est pas aisée pour les gestionnaires du parc, qui font face à une double et forte pression. D'une part, des exploitants forestiers à la recherche des essences nobles (okoumé, limba, sapelli, sipo, acajou, iroko, tiama...) dont regorgent les forêts du parc. Et d'autre part des braconniers de plus en plus nombreux, et qui, pour ainsi dire, massacrent la faune, notamment les espèces protégées comme les éléphants. Afin de baisser la pression des paysans

sur la faune et la flore de la région, l'Etat congolais a initié un vaste programme d'élevage et d'agriculture pour proposer des alternatives aux paysans. Un projet de

relance de la culture du riz dans la contrée est en cours.

JEAN BANZOUZI MALONGA

*Feel at home
wherever you are*

MULTICATERING CONGO SARLU

**Prestations de Restauration collective
et d'hôtellerie on et off-shore**

Cuisine centralisée pour préparation des repas.

Livraison de plateaux repas aux entreprises

**Gestion des bases vie
Entretien et jardinage**

**Gestion des déchets – Service
de désinsectisation et dératisation**

Certifications :
ISO 9001: 2008, 26000, 22000, 14001
OHSAS 18001

MULTICATERING CONGO SARLU
62 rue Livata - Songolo • 4145 POINTE NOIRE
Tél. : 05 626 57 57 • Mail : info.multicatering@gmail.com



Le Kenya, une économie sous tension



Le Kenya est le phare de l'Afrique orientale sur le plan économique. La vigueur de son secteur tertiaire, soutenu par des politiques de promotion de l'innovation et des hautes technologies, suscite un intérêt qui dépasse largement les frontières du continent. Pour autant, ses bons résultats sont altérés par un contexte géopolitique pesant, comme en témoigne la baisse de ses recettes touristiques, impactées par un environnement sécuritaire très instable.

Chef de file de la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC), le Kenya se distingue par une classe moyenne en plein essor, portée notamment par les performances des secteurs des télécommunications et des services financiers. Comme au Nigeria (*lire Congo Economie n°6*), son produit intérieur brut a été réévalué en 2013 grâce à une mise à jour de l'année de base utilisée pour son calcul (2009 contre 2001 précédemment), ce qui lui a permis d'enregistrer une progression de 25% sur cet exercice, avec un volume global estimé à 53 milliards de dollars. Bien installé parmi les dix premières économies continentales, Nairobi est en outre en tête des pays d'Afrique subsaharienne éligibles aux crédits à taux zéro et aux dons de la Banque mondiale selon l'évaluation réalisée l'année dernière par l'institution internationale. Cette étude s'appuie sur des critères qui ont valeur d'indicateur en termes d'environnement des affaires, tels que la gestion économique globale, les politiques structurelles, la lutte contre l'exclusion et la gestion des institutions publiques. Globalement, si le tertiaire booste le PIB kenyan comme dans la plupart des pays du monde, le secteur primaire occupe cependant une place cruciale dans l'activité économique locale.

De l'élevage... et des roses

L'agriculture kenyane se confond avec la topographie de son territoire. Le sud-ouest du pays, situé en altitude, est le principal dépositaire de la productivité nationale. Cette région est aussi la plus peuplée, par opposition au nord-est qui présente des zones désertiques, par conséquent moins productives. L'activité agricole contribue à 25% de PIB et emploie environ les trois quarts de la population locale. La production repose principalement sur l'élevage. En effet,

seule une faible partie des terres exploitables est cultivée, l'essentiel étant dédié au maïs, au millet, au sorgho et au manioc. L'ouest du pays, montagneux et volcanique, fait la part belle aux cultures de café et de thé, qui constituent les principaux produits d'exportation. Car si la culture du café enregistre une baisse de production depuis plusieurs années, le Kenya demeure dans le trio de tête des pays exportateurs de thé derrière la Chine et l'Inde. Quant aux plaines de l'Est, elles sont surtout consacrées aux plantations de canne à sucre, de fruits tropicaux, de sisal et de coton.

Le Kenya présente aussi la particularité d'être un grand exportateur de fleurs coupées. Avec une production estimée à 125 000 tonnes en 2014, le pays est le quatrième exportateur mondial et le premier vers l'Europe. Cette activité, soumise par ailleurs à la concurrence nouvelle du voisin éthiopien, engrange 500 millions de dollars par an et représente la troisième source de devises



étrangères du pays après le tourisme et le thé. Les roses constituent plus de la moitié d'une production florale qui ne va pas sans poser de problèmes. Concentrée pour un tiers autour du lac Naivasha et nécessitant des quantités d'eau considérables, elle puise ses besoins dans cette étendue d'eau douce

de 139 km² située sur les hauts plateaux du Nord-Ouest, dans la vallée du Grand Rift. Après une période critique dans les années 80 qui a conduit à un assèchement presque total du lac, puis un retour progressif à la normale, le niveau de l'eau enregistre à nouveau de fortes baisses. Une situation d'autant plus préoccupante que l'utilisation massive de pesticides a conduit à l'intoxication de nombreux travailleurs vivant dans des conditions de vie spartiates autour des exploitations. De leur côté, les producteurs kenyans, réunis au sein du Kenya Flower Council (KFC) arguent de l'existence d'audits réguliers visant à instaurer des pratiques environnementales et sanitaires satisfaisantes. Une chose est sûre, l'enjeu est d'importance pour une économie sectorielle qui emploie 500 000 personnes et qui fait vivre indirectement deux millions de Kenyans.

Entre réalité géothermique et espoirs pétroliers

Le secteur industriel kenyan se distingue par sa diversité. Ses fers de lance sont l'agro-

Le Kenya en chiffres

- Population : 44 millions hab.
- Croissance PIB : 5,1%
- Répartition PIB par secteurs d'activité
 - Primaire : 24,2%
 - Secondaire : 14,8%
 - Tertiaire : 61%
- Taux d'inflation : 10%

Données 2012, sauf population (2013).
Source World Factbooks.

limentaire, la métallurgie, le textile et la chimie. Des activités basées principalement autour de la capitale, Nairobi, et de la deuxième ville du pays, Mombasa. Sur le plan énergétique, la découverte de gisements pétroliers en 2006, dont la production pourrait commencer dès 2017, laisse augurer des réserves estimées à 10 milliards de barils.

Actuellement, 40% de l'électricité du pays est issue de la géothermie, une source d'énergie qui présente le grand avantage de ne pas dépendre des aléas climatiques, contrairement à l'hydro-électricité par exemple. Par ailleurs, les profondeurs de la faille du Rift sont propices à cette exploitation sur laquelle mise fortement le Kenya, comme en témoigne la mise en service, fin 2014, des unités IV et V de la centrale géothermique Olkaria IV. Le pays peut ainsi compter sur une production de 540 MW pour la seule énergie géothermique, même si l'intention de faire passer ce chiffre à 5 000 MW, comme le promeut le programme de développement Vision 2030, semble encore lointaine. Pour autant, le Kenya fait aujourd'hui figure de modèle dans ce domaine en Afrique.

L'indépendance énergétique et la diversité de ses sources de production s'inscrivent clairement dans les objectifs portés par le président kenyan Uhuru Kenyatta – en fonction depuis avril 2013 et fils du premier président kenyan, Jomo Kenyatta –, qui visent rendre l'électricité accessible au plus grand nombre. A cet effet, le secrétaire général du département de l'Énergie, Joseph Njoroge, soulignait récemment qu'un plus grand nombre de ménages et d'écoles étaient connectés au réseau électrique depuis ces deux dernières années que lors des cinq premières décennies d'indépendance. Parallèlement, le Kenya vient aussi d'octroyer à un consortium, qui comprend notamment une entreprise chinoise, un contrat de concession pour exploiter deux périmètres charbon dans la région orientale du pays. L'usine de production d'électricité, qui sera construite près du bassin de Mui, recèle d'importants gisements de charbon et devrait être opérationnelle en 2018.

Des infrastructures de transport comme clés du développement

Le port de Mombasa, axe crucial en termes de flux de marchandises dans le pays et dans la sous-région, est soumis à la concurrence exercée par Dar es-Salam, en Tanzanie voisine. Les violences post-électorales de 2008 ont contribué à lui faire perdre des parts de marché et ses capacités opérationnelles se traduisent par des engagements. Dans la foulée du voisin tanzanien qui s'échine à la construction d'un nouveau port au nord de Dar es-Salaam, Nairobi attend beaucoup du projet du port de Lamu qui prévoit la réalisation de terminaux portuaires sur une dizaine de kilomètres de côte. L'objectif est d'en faire l'un des plus importants hubs portuaires en Afrique de l'Est. Le dispositif est également prévu pour accueillir une autoroute, une voie ferrée et un oléoduc vers l'Éthiopie et le Sud-Soudan, ainsi qu'une raffinerie. Promu par les bailleurs de fonds internationaux, le projet permettrait de suppléer l'engagement récurrent du port de Mombasa.

Dans le domaine du transport aérien, Kenya Airways est un fleuron qui traverse quelques zones de turbulences. En cause, un taux de remplissage de ses appareils qui souffre de la baisse de l'activité touristique, elle-même impactée par les attaques de terroristes islamistes perpétrées ces dernières années. La



Le président kenyan, Uhuru Kenyatta.

compagnie a ainsi été contrainte de vendre une partie de sa flotte pour renflouer ses caisses. Par ailleurs, on apprenait fin mai que l'Etat kenyan avait accordé à la compagnie aérienne nationale un prêt de 4,2 milliards de shillings (42,73 millions de dollars) pour l'aider à asseoir sa relance.

Le Kenya est également engagé dans la construction d'une ligne ferroviaire, financée à 90% par la Chine et le reste par l'Etat kenyan, qui reliera Mombasa à Nairobi. Son coût est estimé à 13,8 milliards de dollars, soit 10 milliards d'euros. A terme, l'objectif est de prolonger cette ligne jusqu'à Kampala en Ouganda puis Kigali au Rwanda, et potentiellement jusqu'au Soudan du Sud.

Le pari du high-tech

Le tertiaire kenyan s'appuie sur deux forces vives que sont les secteurs de la téléphonie et des services bancaires. Le célèbre service de paiement en ligne M-Pesa, initié au Kenya, a fait des émules dans le reste du continent. Il a été développé dès 2007 par l'opérateur Safaricom, filiale du britannique Vodafone, et a permis à des millions d'usagers non bancarisés de régler leurs achats via leur téléphone grâce à un système de prépaiement. Un suc-



cès qui a été bâti grâce à une réglementation avantageuse, un réseau de distribution dense et de proximité, des frais de transaction extrêmement bas, mais aussi un taux de pénétration du mobile qui concernait déjà 40% de la population en 2009. Le modèle instauré par Safaricom a marqué les esprits, à tel point que des géants comme Nokia, IBM, Google ou Samsung ont installé des centres de recherche au Kenya pour s'inspirer des innovations locales.

Cet engouement pour le high-tech trouve aussi sa concrétisation dans ce qu'on a appelé la « Silicon Valley africaine », un pôle technologique situé à 60 km de Nairobi, dont l'idée a été avancée en 2007. Lancé de manière effective en 2013, il devrait s'achever en 2017. L'objectif du projet, qui vise à terme à accueillir jusqu'à 1 500 étudiants, consiste en un lieu d'innovation et d'accompagnement des start-up. Dans ce cadre, No-



kia a noué un partenariat avec m:lab, un incubateur pour start-up piloté par l'université de Nairobi, et iHub, une plate-forme destinée aux échanges entre les développeurs locaux. Parmi les nombreuses initiatives qui révèlent ce lien entre le Kenya et les technologies innovantes, l'une d'elles mérite une attention particulière. Il s'agit de Child-Count, un système à interface SMS qui permet aux médecins en visite dans les zones reculées de transmettre des informations à des centres de soins. En retour, ces derniers renvoient des conseils ou des préconisations à l'attention des patients, notamment des enfants ou des femmes enceintes

Quant au secteur bancaire, qui compte plus de quarante établissements, il se distingue aussi par son dynamisme. C'est le cas dans

le segment du *mobile banking*, comme en témoigne le succès de la Commercial Bank of Africa (CBA) qui est devenue la première banque nationale grâce notamment à la plateforme mobile d'épargne et de crédit M-Shwari, qu'elle a initiée en lancée fin 2012, via un partenariat avec Safaricom.

Un environnement sécuritaire préoccupant

Tous ces bons indicateurs économiques restent cependant soumis à un contexte géopolitique sensible, particulièrement avec le voisin somalien. En interne, le pays a aussi connu les soubresauts de la violence. Les suites de l'élection présidentielle de décembre 2007, qui avait consacré la victoire de Mwai Kibaki sur son adversaire Raila Odinga, ont donné lieu à des affrontements entre les parties rivales, avec pour conséquence la mort de plus de 1 500 personnes et 300 000 déplacées. Grâce à la médiation de Kofi Annan, ancien secrétaire général de l'ONU, un compromis sera finalement trouvé, matérialisé par la nomination de Raila Odinga au poste de Premier ministre.

Uhuru Kenyatta, élu en avril 2013, doit de son côté faire face à une corruption endémique et une situation sécuritaire extrêmement préoccupante dans la sous-région. Le Kenya est en effet la cible, depuis plusieurs années, d'attaques terroristes très meurtrières. En août 1998 un attentat perpétré par Al-Qaïda avait tué 220 personnes et blessé 5 500 autres au sein de l'ambassade des Etats-Unis à Nairobi. On se souvient plus récemment de l'attentat contre le centre commercial de Westgate à Nairobi, en septembre 2013, qui avait touché 70 victimes. Et, outre des attaques récurrentes constatées notamment dans la partie continentale du comté de Lamu, le point culminant a été atteint le 2

avril dernier, lorsque des terroristes affiliés au mouvement somalien des Shebaabs ont mené une attaque contre un campus universitaire à Garissa, faisant 148 victimes.

C'est dans ce contexte que le vice-président américain John Kerry a effectué sa première visite officielle au Kenya en mai dernier. Avec au programme le renforcement de liens diplomatiques distendus, le développement des échanges économiques entre les deux pays et la lutte contre le terrorisme, avant la visite de Barack Obama qui a eu lieu fin juillet. Au regard de tous ces enjeux, nul doute que la visite du fils de Barack Obama Senior, né dans le comté de Siaya, à l'ouest du Kenya, fasse date.

Le nouveau visage des drones



De nouveaux types d'oiseaux pourraient bientôt survoler le ciel africain. Là où les moyens de transport classiques sont confrontés aux contraintes de la route ou au coût d'utilisation des moyens aéronautiques, les drones commerciaux pourraient constituer un réel recours. Et là où les Etats rencontrent des difficultés à surveiller ou à cartographier leur territoire, l'usage civil du drone pourrait également s'avérer précieux. D'où il ressort que le futur du continent épouse inmanquablement celui des hautes technologies.

Juist est une petite île allemande située en mer du Nord, connue jusqu'alors pour son isolement et la rigueur de son climat. Rien ne la prédestinait à sortir de son anonymat jusqu'à cette décision de septembre 2014 du ministère des Transports de la République fédérale d'autoriser son survol par un curieux engin nommé Parcelcopter. De quoi s'agit-il ? D'un drone commercial destiné à approvisionner en matériel médical la pharmacie de cette île difficile d'accès. Une première initiée par DHL Allemagne, émanation de la Deutsche Post, dédiée au transport de courrier et de colis, qui augure d'une révolution à venir dans des domaines aussi variés que le transport, la logistique, ou encore la cartographie. Des géants comme Amazon – avec son Projet Amazon Prime Air, dévoilé dès 2013 pour développer ses services de livraison par ce biais, notamment en Inde – ou Google, qui élabore le même type de service avec le projet Wing, à l'essai en Australie, sont sur les rangs pour occuper les premiers rôles dans ce marché qui est limité pour l'instant par des législations nationales restrictives, principalement quant au survol des zones habitées. Les Etats-Unis ont cependant franchi un grand pas le 10 juin dernier, lorsque le pétrolier britannique BP a été autorisé par l'agence fédérale américaine de l'aviation (FAA) à utiliser un drone civil afin d'effectuer des relevés aériens de ses installations en Alaska. C'était la première fois que la FAA autorisait le vol commercial d'un appareil sans pilote au-dessus de la terre ferme.

Une logique de complémentarité avec le transport traditionnel

Les drones civils sont donc appelés à jouer un rôle prédominant dans de nombreux domaines. Un rapport de l'Association internationale pour les systèmes de véhicule sans pilote (Auvsi) pointe ainsi leur potentiel de développement dans le domaine agricole, mais également dans l'exploration gazière et pétrolière, ou encore au niveau des relevés cartographiques. A cet égard, Emmanuel de Maistre, créateur de la société Redbird (qui collecte et traite des données avec l'aide de drones) et expert dans ce secteur, souligne que « la ville de Lomé, au Togo, a dû attendre quinze mois pour obtenir une carte par satellite complète en raison de la couverture nuageuse. Or l'usage d'un drone aurait permis de réduire fortement les délais »⁽¹⁾. Et compte tenu des zones qui restent à cartographier précisément sur le continent, on mesure le potentiel de développement d'un tel outil.

Mais la vraie valeur ajoutée des drones civils repose sur leur capacité à accéder à des zones mal desservies compte tenu des problèmes d'infrastructures routières en Afrique, souvent insuffisantes ou en mauvais état. De par sa conception actuelle, le drone se pose en complément des moyens de transport lourds, devenant très approprié dans le transport de charges légères tels que les transferts de vivres, de médicaments – et notamment dans des contextes d'urgence. Autre avantage et

non des moindres en cas d'acheminement dans une zone de conflit, ce type de transport aérien permet de s'affranchir des routes coupées et des rackets qui peuvent en découler, souvent reportés par le transporteur vers le consommateur.

Des projets en maturation

La Suisse est l'épicentre des projets de drones civils appliqués au contexte africain. En témoigne le Flying Donkey Challenge, un concours qui vise à promouvoir les projets de drones civils sur le continent. Il est initié par la Fondation Bundi au sein de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, en association avec le Swiss National Centre of Competence for Research in Robotics (NCCR). Outre les logiques commerciales ou scientifiques du robot volant, Simon Johnson, le directeur de cette fondation, souligne un autre type d'application possible : « Les drones pourraient aussi servir dans un cadre de surveillance. Non pas militaire, mais étatique. [...] » Actuellement, quand il s'agit de surveiller une zone précise depuis le ciel, la majorité des pays d'Afrique sont contraints de demander à telle ou telle puissance de braquer son satellite sur la zone, ce qui témoigne d'une certaine forme de dépendance.⁽²⁾ C'est le cas, notamment, des zones marines économiques exclusives (ZEE) qui font l'objet d'un certain nombre de tensions dans les pays côtiers.

Au sein de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, Jonathan Ledgard, qui dirige le centre de recherche Afrotech, considère qu'à terme les drones-cargos pourraient rapidement assurer 10 à 15% du transport de marchandises, prévoyant même un usage commercial courant dès 2019. Des accords ont été signés entre le centre de recherche qu'il dirige et le gouvernement rwandais pour une première opération prévue en février 2016, sur les rives du lac Kivu, à Kibuye. Des discussions sont également en cours avec l'Angola, le Botswana, l'Ouganda, la Tanzanie et le Mozambique.

Le drone-port, naissance d'un concept transposable

Les desseins qu'il projette supposent cependant de concevoir de véritables bases logistiques, à la fois légères et les moins coûteuses possibles. Pour ce faire, une légende de l'architecture est impliquée dans ce projet. Lord Norman Foster, qui a réalisé du plus grand aéroport du monde, à Pékin, travaille à définir ce concept de drone-port, répliquable dans tous les pays qui souhaiteraient développer cette technologie. Concrètement, à quoi pourraient ressembler ces drones-ports ? Jonathan Ledgard les envisage comme « des stations-essence du XXI^e siècle ultra intelligentes et tournées vers l'offre de services aux populations. Ces lieux, que l'on souhaite intégrer à l'environnement, associeront plusieurs technologies de pointe telles que le cloud computing, des applications numériques de santé et autres, et produiront des énergies vertes. Au final, ce sera un mix entre une station-essence à énergie

solaire et un poste du futur, un grand marché africain et un laboratoire technologique »⁽³⁾.

D'aucuns prédisaient un avenir incertain à l'essor de la téléphonie mobile en Afrique. Aujourd'hui, selon les dernières données du cabinet Deloitte sur « les tendances dans les secteurs de la technologie, des médias et des télécommunications » en Afrique, il existe sur le continent cinq fois plus de détenteurs de mobiles que de propriétaires de comptes bancaires. Et dans neuf pays – Cameroun, RDC, Gabon, Kenya, Madagascar, Tanzanie, Ouganda, Zambie et Zimbabwe – le nombre de comptes mobiles dépasse celui des comptes bancaires traditionnels. Autant de raisons d'observer avec attention ce qui semble aujourd'hui anecdotique, mais qui pourrait demain modifier le quotidien des usagers, comme celui des nouvelles ressources économiques.

Vers un nouvel accès à la Toile

Quant à l'accès à internet, il est aujourd'hui marqué par une grande disparité entre les pays côtiers qui ont accès aux câbles sous-marins à fibre optique et ceux de l'intérieur du continent. Là aussi, les drones pourraient avoir un rôle à jouer. C'est en tout cas la conviction de l'enfant terrible des hautes technologies, Mark Zuckerberg, patron milliardaire de Facebook, qui a dévoilé en mars dernier le premier test en vol d'un drone solaire conçu pour apporter un accès à internet dans des zones peu développées. « Des appareils comme celui-ci aideront à connecter le monde entier parce qu'ils peuvent servir à un coût abordable les 10% de la population mondiale qui vivent dans des communautés reculées, sans infrastructure internet existante. » « L'idée consiste à rester au-dessus d'une zone pour plusieurs mois d'affilée, et d'y transmettre un service internet »⁽⁴⁾, a de son côté expliqué Mike Schroepfer, le directeur technologique de Facebook.

Comme un symbole, les projections autour de ce nouvel outil technologique, ou tout au moins son application civile (rappelons que son objectif militaire est apparu dans le contexte de la Première Guerre mondiale), sont une nouvelle illustration des paradoxes d'un continent dont le développement reste conditionné par le dépassement de ses limites infrastructurelles, mais qui bénéficie d'une jeunesse qui n'a jamais autant compté de cerveaux, ceux qui vont façonner l'Afrique de demain. Les taux de croissance dont peuvent s'enorgueillir bon nombre de ses nations coïncident aussi avec l'impact de ces nouvelles technologies sur le monde. Au-delà de sa perception aujourd'hui incertaine, l'usage généralisé du drone pourrait bien bousculer, de nouveau, les idées reçues.

(1) In Challenges, déc. 2013. (2) Atlantico, mars 2014. (3) Le Monde, juin. 2015. (4) L'Opinion, mars 2015.

VOTRE PARTENAIRE DANS LES PROGRAMMES DE FACILITATION DU COMMERCE ET DE MODERNISATION DES DOUANES

Cotecna est une référence mondiale dans le domaine de l'inspection, la sécurité et la certification commerciale. Cotecna associe technologie de pointe et transfert des connaissances à des services innovants, conçus sur mesure, pour améliorer et sécuriser le contexte des échanges commerciaux dans le monde entier.

Cotecna, un leader dans les projets BOT et PPP

- > Inspections des marchandises avant embarquement et à destination
- > Services scanner
- > Services de gestion du risque (SIAR®)
- > Evaluation en douane avant ou après la déclaration en douane (ValueQuest®)
- > Suivi électronique de transit (Cotrack®)
- > Vérification de conformité
- > Inspections commerciales
- > Certification & formation

Cotecna Inspection Congo
77, Rue Kouanga Makosso
Quartier Ndjindji
BP4551 - Point Noire
Tel. +242 05 550 00 02 - Tel. 06 621 40 40
contact@cotecna.cg

Boulevard Denis
Sassou-N'Gusso
BP 226 - Brazzaville
Tel. +242 05 550 00 10

COTECNA

40 ans d'expérience | 100 bureaux dans le monde | 4000 employés et agents

www.cotecna.com





Votre Business partout, avec **un seul numéro.**

- Communication unifiée pour votre business
- Messagerie instantanée et personnalisée
- Mobilité et flexibilité de votre business

Pour plus d'infos, appeler le 123.

[@MTN CONGO_123](#) [MTNCONGO](#) [MTN CONGO](#)
www.mtncongo.net/business Mtnbusinessnews@mtncongo.net

*Ce Nouveau Monde de l'Entreprise,
il est pour vous.*



BUSINESS