

Numéro 8
Octobre - Novembre - Décembre 2025



HOME

Magazine trimestriel panafricain des Infrastructures, de l'Habitat et de l'Immobilier

CE MAGAZINE VOUS
EST OFFERT

THIS MAGAZINE
IS FREE

MAROC / CAN 2025

**9 stades ultramodernes
pour accueillir l'Afrique
avant le Mondial 2030**

AFRIQUE

**Des palais présidentiels
entre histoire, pouvoir
et modernité**

FRANCIS FABIEN Z. OUEDRAOGO

vice-président de l'Union des architectes d'Afrique
pour la région ouest de l'Afrique

**« La ville africaine ne doit pas être
un copié-collé de grandes villes
occidentales avec que des grands
immeubles vitrés »**

EDITORIAL

Avec la CAN 2025, HOME Magazine pour porter vos affaires !

Neuf stades ultramodernes pour accueillir, au Maroc, tout le continent africain. Ce sera à l'occasion de la grande fête du sport-roi pour l'édition 2025, en attendant la coupe du monde de football en 2030. C'est ainsi que HOME Magazine, votre bible panafricaine des Infrastructures, de l'Habitat et de l'Immobilier, entend vous fait entrer de plain-pied dans la Coupe d'Afrique des nations, la CAN 2025, l'événement sportif qui focalisera l'attention du monde entier sur l'Afrique, du 21 décembre 2025 au 18 janvier 2026.

Toujours collé aux événements majeurs à travers la planète, mais surtout constamment soucieux d'offrir des opportunités exceptionnelles aux entrepreneurs, hommes et femmes d'affaires de booster leurs business, HOME Magazine met à leur disposition, à des tarifs battant toute concurrence, ses pages. A l'image des neuf superbes infrastructures qui sont présentées dans ce numéro, vos affaires trouveront dans votre magazine préféré, un tremplin de choix pour être vues aux quatre coins du monde atteints par HOME Magazine.

A l'instar du ballon rond qui rebondira pendant 29 jours, soit près d'un mois, sur ces stades aux charmes architecturaux sans nul pareil, vos affaires connaîtront une prospérité et une visibilité magiques, par la grande viralité des articles de HOME Magazine, un média qui peut se prévaloir d'une audience impressionnante. Car, en plus de sa version papier, HOME Magazine s'impose sur la toile où ses téléchargements atteignent un seuil vertigineux.

De plus, et comme à l'accoutumée, ce sont des découvertes extraordinaires que vous propose HOME Magazine, comme ce sujet sur des Palais présidentiels africains, « entre histoire, pouvoir et modernité ». Cerise sur le gâteau, c'est sur votre magazine que s'est porté le choix du vice-président de l'Union des architectes d'Afrique pour la région ouest du continent, Francis Fabien Z. Ouédraogo pour la première interview après sa nomination, lors du 14e Congrès de l'Union des architectes d'Afrique, tenu du 27 au 30 août dernier, à Kinshasa en République Démocratique du Congo. « La ville africaine ne doit pas être un copié-collé de grandes villes occidentales avec que de grands immeubles vitrés », est convaincu le vice-président pour l'Afrique de l'ouest, de la faitière africaine des architectes. Une vision qui a toujours été le cheval de bataille de HOME Magazine dont l'option privilégiée est l'innovation portée par les valeurs traditionnelles humaines.

HOME Magazine toujours pour nourrir l'esprit et porter la prospérité de vos affaires !



Innocent BELEMTOUGRI
Chevalier de l'Ordre de l'Étalon
Chairman of the Board of BITEL GROUP
Consultant- Founder of Cabinet SEMICA
Chief Executive Officer



S O M M A I R E

7 SÉNÉGAL Des chantiers pour bâtir l'avenir



- 8 SÉNÉGAL
Plus de 34 milliards investis pour l'éclairage public solaire à Louga
- 9 La RN4, un chantier à 115 milliards de FCFA qui a créé 8 877 emplois dans le sud
- 10 En Casamance, les travaux de l'Agropole Sud presque achevés, le gouvernement accélère la mise en service
- 11 Touba-Mbacké-Ngabou, 24 kilomètres pour relancer le rail sénégalais
- 12 Dakar Métropole 2050, vers une capitale réinventée, écologique et inclusive
- 14 GUINÉE
Le ministre Namory Camara en visite sur les barrages de Kaléta et Souapiti, deux piliers de la performance énergétique guinéenne
- 16 BURKINA
Tanghin, un drain moderne pour mettre fin aux inondations dans la partie nord de Ouagadougou
- 18 CÔTE D'IVOIRE
L'autoroute Yamoussoukro-Bouaflé-Daloa bientôt réalité, promet Alassane Ouattara

19 RDC Transports, BTP, industries... Le pays entame sa mutation infrastructurale



- 20 PROJET 145 TERRITOIRES EN RDC
Les travaux évoluent à la grande satisfaction de la population
- 21 Le retour du train Kinshasa-Matadi, une victoire pour la connectivité nationale, un symbole de modernisation et de relance économique
- 22 Kalemie et Moba, le Tanganyika au cœur d'une transformation infrastructurale majeure
- 24 Maluku, la Cité industrielle Chine-Congo, moteur d'une nouvelle ère économique

30 FRANCIS FABIEN Z. OUEDRAOGO « La ville africaine ne doit pas être un copié-collé de grandes villes occidentales avec que des grands immeubles vitrés »



AIRE

- 26** COOPERATION CÔTE D'IVOIRE-RDC
SCHIBA, un acteur ivoirien en pole position sur le projet routier Kabinda-Ngandajika
- 27** RDC
Kinshasa prépare deux projets de tramway pour désengorger la capitale
- 28** TRANSPORT FERROVIAIRE
La RDC lance un appel à partenaires pour développer une industrie du rail
- 29** RDC
Vers de nouvelles normes pour le secteur du BTP d'ici 2027
- 34** GABON
Vers une modernisation des ouvrages d'art ferroviaires
- 36** ÉTHIOPIE
Inauguration du plus grand barrage d'Afrique, symbole d'une nouvelle ère énergétique
- 38** ALGERIE
Mise en place d'un plan d'urgence pour moderniser les transports et réduire les accidents de la route

42 MAROC /
CAN 2025
**9 stades
ultramodernes pour
accueillir l'Afrique
avant le Mondial 2030**



- 40** MOBILITÉ DURABLE
Du Cap au Caire, voyage au cœur des plus beaux campus d'Afrique en 2025
- 50** EGYPTE
Deux milliards de dollars pour construire un complexe pétrochimique stratégique sur le canal de Suez
- 52** AFRIQUE
Du Cap au Caire, voyage au coeur des plus beaux campus d'Afrique en 2025
- 59** AFRIQUE
Des palais présidentiels entre histoire, pouvoir et modernité
- 70** DÉVELOPPEMENT EN AFRIQUE
Dix-huit milliards de dollars pour transformer les infrastructures du continent



HOME, Le Magazine panafricain des Infrastructures, de l'Habitat et de l'Immobilier
The Pan-African Magazine of Infrastructure, Housing and Real Estate
10 BP 524 Ouagadougou 10
Email : marketing@homemag.info
Tel : +226 70 20 24 66
www.homemag.info

Ce magazine est le vôtre ! Il vous est offert par BITEL GROUP. Vous pouvez également recevoir la version numérique en vous connectant sur le site www.homemag.info

Directeur de publication :
Innocent BELEMTOUNGRI

Directrice exécutive :
Sylvie ZONGO DALA

Conception Graphique & Réalisation:
BITEL GROUP

Régie/Advertising :
BITEL GROUP

Distribution :
BITEL GROUP

Impression/print :
Africa Print

Tirage/printed copies :
5000 exemplaires

Dépôt Légal N° 2300/2021 du 20/
Décembre 2021

HOME Mag
Octobre - Novembre - Décembre 2025
Pour toutes informations,
contactez-nous :
Par mail : info@homemag.info

CE MAGAZINE VOUS
EST OFFERT

THIS MAGAZINE
IS FREE



Boostez votre visibilité auprès de notre audience engagée en réservant dès maintenant votre espace publicitaire dans Home magazine.

Boost your visibility to our engaged audience by booking your advertising space in Home magazine now.



www.homemag.info



commercial@homemag.info
+226 70202466

SENEGAL

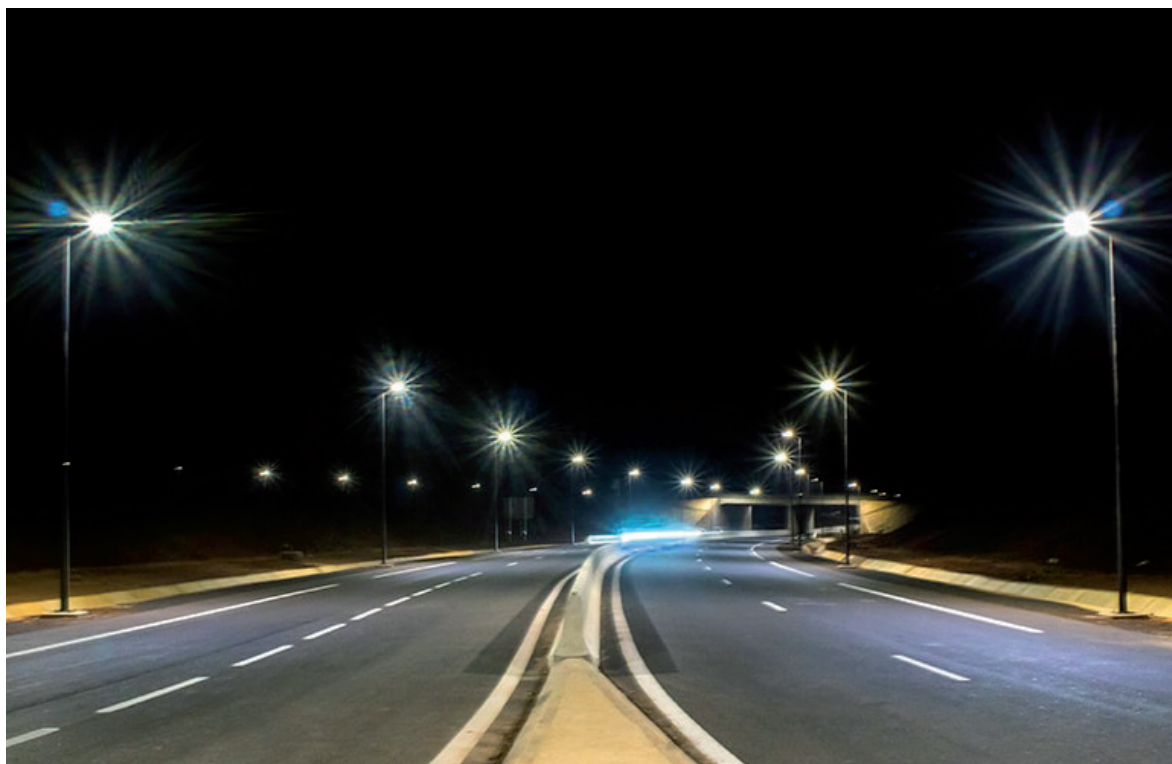
Des chantiers pour bâtir l'avenir



SÉNÉGAL

Plus de 34 milliards investis pour l'éclairage public solaire à Louga

La région de Louga (nord du Sénégal) bénéficiera prochainement de 12 655 nouveaux lampadaires solaires, dans le cadre de la troisième phase du Programme national d'éclairage public solaire. Cette nouvelle étape portera à plus de 30 000 le nombre total d'équipements installés dans la région, a annoncé le directeur général de l'Agence nationale pour les énergies renouvelables (ANER), Diouma Kobor.



« Cette nouvelle phase, représentant un investissement global de plus de 34,6 milliards de francs CFA, s'inscrit dans la politique nationale de promotion des énergies renouvelables », a-t-il déclaré vendredi, au terme d'un atelier de clôture d'une campagne de sensibilisation de proximité sur les énergies renouvelables, organisé dans la région. Le directeur général de l'ANER a précisé que les phases 1 et 2 du programme avaient déjà permis l'installation de 17 446 lampadaires solaires à Louga. « La phase 3, qui démarre aujourd'hui, viendra compléter cet effort avec 12 655 lampadaires supplémentaires, portant le total à 30 101 points lumineux solaires », a-t-il ajouté.

Selon M. Kobor, ces initiatives visent à renforcer la sécurité, à améliorer les conditions de vie des populations et à stimuler le développement local, grâce à un accès équitable, durable et propre à l'énergie. En complément de l'éclairage public, 159 kits solaires ont été installés dans des infrastructures communautaires - notamment de santé, d'éducation et de culte. Par ailleurs, des groupements de femmes ont bénéficié de plateformes multifonctionnelles, afin de soutenir leurs activités économiques locales. L'ANER promeut également la vulgarisation des pompes solaires destinées à l'agriculture et l'hybridation solaire des forages ruraux, dans le cadre de la transition énergétique nationale.

La campagne de proximité, déroulée du 26 septembre au 4 octobre dans les départements de Louga, Kébémér et Linguère, a permis de sensibiliser les populations sur les enjeux de la transition énergétique et les avantages des énergies renouvelables.

Diouma Kobor a salué l'engagement des autorités administratives, en particulier celui du gouverneur de Louga, dont l'appui a contribué à la réussite de la campagne. Il a enfin appelé à « poursuivre la dynamique d'appropriation citoyenne afin de faire de la région de Louga un modèle inspirant de transition énergétique participative, inclusive et durable ».

Source : Agence de presse sénégalaise

SÉNÉGAL

La RN4, un chantier à 115 milliards de FCFA qui a créé 8 877 emplois dans le sud

La réhabilitation de la route nationale RN4, reliant Sénoba à Ziguinchor, a permis la création d'environ 8 877 emplois, selon une évaluation présentée à Ziguinchor. Si le projet, estimé à 115 milliards de francs CFA, illustre le potentiel des grands travaux publics à stimuler l'économie locale, il met aussi en lumière les limites en matière de conditions de travail et de protection sociale.

La reconstruction de la route reliant Sénoba à Ziguinchor, dans le sud du Sénégal, s'impose comme l'un des projets d'infrastructure les plus importants du pays. Selon les données présentées par l'adjoint du gouverneur de Ziguinchor, Alsény Bangoura, cette initiative a permis de générer 8 877 emplois, dont 1 660 directs et 7 217 indirects ou induits.

Le projet, piloté par l'Agence des travaux et de gestion des routes (AGEROUTE) en partenariat avec le bureau régional de l'Organisation internationale du travail (OIT) à Dakar, vise à désenclaver les régions du sud et à améliorer la connectivité avec la Guinée-Bissau. D'un coût global de 115 milliards de francs CFA, il devrait être livré d'ici la fin de l'année 2026, selon Ibrahima Lo, chargé de suivi-évaluation à l'AGEROUTE.

« Le secteur des infrastructures génère de nombreux emplois, aussi bien lors de la préparation que de l'exécution des projets », a rappelé Frédéric Bando, chargé des travaux publics à l'OIT, soulignant les effets multiplicateurs de ces chantiers sur l'économie locale.

Les emplois indirects proviennent notamment de la consommation des travailleurs, des activités commerciales développées aux abords des chantiers et des services induits par la demande accrue dans les zones concernées.

Des retombées économiques notables mais des défis persistants

Si le bilan de l'emploi est salué, l'évaluation financée dans le cadre du programme STRENGTHEN2 (Union



européenne - OIT) révèle plusieurs fragilités : 30,8 % des travailleurs ne disposent pas de contrat formel, la durée hebdomadaire moyenne atteint 65 heures, les salaires varient entre 100 000 et 200 000 FCFA par mois, la protection sociale demeure limitée.

Sur le plan de l'inclusion, les femmes ne représentent que 8,8 % de la main-d'œuvre, souvent cantonnées à des tâches non qualifiées. Les jeunes de 15 à 24 ans constituent 20,7 % des effectifs, un taux inférieur à la moyenne nationale de 25,8 %, et seuls 10,9 % d'entre eux ont bénéficié d'une formation formelle.

Vers un emploi plus décent dans les projets publics

Les autorités régionales et les partenaires techniques recommandent un renforcement du cadre légal du travail, l'intégration systématique de modules de formation dans les projets d'infrastructure, ainsi qu'une

meilleure protection sociale pour les ouvriers.

« Les infrastructures doivent être pensées non seulement comme des outils de croissance, mais aussi comme des leviers pour un emploi décent et durable », a insisté Frédéric Bando.

Le projet de réhabilitation de la route Sénoba-Ziguinchor-Mpack s'inscrit dans une vision plus large: améliorer la sécurité routière, réduire les coûts de transport, renforcer la transformation des produits agricoles et améliorer les conditions de vie des populations de la Zone d'influence directe du projet (ZIDP). Au-delà des chiffres, cette route nationale symbolise la volonté du Sénégal de conjuguer développement économique, cohésion sociale et durabilité dans la conduite de ses politiques d'investissement public.

Sources : Agence de presse sénégalaise / Emedia

SÉNÉGAL

En Casamance, les travaux de l'Agropole Sud presque achevés, le gouvernement accélère la mise en service

En visite à Adéane, dans la région de Ziguinchor, le ministre de l'Industrie et du Commerce, Serigne Guèye Diop, a annoncé que les travaux de l'Agropole Sud sont exécutés à près de 85 %. Cette plateforme agro-industrielle, qui devrait être inaugurée en janvier prochain, ambitionne de créer plus de 50 000 emplois directs et indirects et de transformer durablement l'économie casamançaise.

Les travaux de l'Agropole Sud sont achevés à près de 85 %, a annoncé, mardi à Adéane (Ziguinchor), le ministre de l'Industrie et du Commerce, Serigne Guèye Diop. Cette déclaration a été faite à l'occasion d'une visite de terrain visant à évaluer l'état d'avancement de cette plateforme agro-industrielle majeure et à présenter de nouvelles mesures pour en accélérer l'opérationnalisation.

« Nous avons constaté que les principales infrastructures, notamment les centres de stockage, les bureaux, la voirie et la station de recherche, sont pratiquement terminées », a indiqué le ministre, en présence d'élus territoriaux, d'autorités administratives et de représentants de l'Agence des agropoles. Il a salué la mobilisation exemplaire des populations locales et des acteurs impliqués dans la mise en œuvre de ce projet lancé en 2018. Serigne Guèye Diop a précisé que l'inauguration officielle de l'Agropole Sud est prévue pour janvier prochain. La cérémonie sera présidée par le chef de l'État, Bassirou

Diomaye Faye, en compagnie du Premier ministre, Ousmane Sonko. Le ministre a souligné que cette infrastructure générera environ 30 000 emplois directs et 20 000 emplois indirects, dynamisant ainsi l'économie locale et offrant de nouvelles perspectives aux jeunes des départements de Ziguinchor, Adéane, Bignona et de l'ensemble de la Casamance.

Trois mesures pour accélérer la mise en service

Pour garantir une mise en service rapide et efficace, le ministre a annoncé trois mesures concrètes. La première consiste en l'ouverture immédiate d'un appel à candidatures destiné à encourager les entreprises à s'installer sur les 45 hectares disponibles. La deuxième porte sur l'extension du périmètre industriel à 100 hectares, grâce à de nouvelles délibérations des conseils municipaux. Enfin, une troisième mesure prévoit le lancement d'un appel d'offres national et international afin d'anticiper l'implantation des unités

industrielles, un processus estimé entre 12 et 36 mois.

Une diversification des filières et une vision inclusive

Initialement centré sur l'anacarde, le maïs et la mangue, le projet s'ouvre désormais à l'ensemble des filières agricoles, halieutiques et horticoles de la Casamance et de la sous-région. Serigne Guèye Diop a justifié cette évolution par la richesse et la diversité du terroir casamançais, appelant à une approche plus inclusive et intégrée.

« Nous avons décidé de transformer les plateformes logistiques prévues à Oussouye, Bignona, Kolda et Sédhiou en véritables pôles agro-industriels, intégrant production, transformation et logistique », a-t-il expliqué, avant d'ajouter : « Il n'est plus pertinent de simplement collecter des matières premières sans les transformer localement. »

Un levier pour le développement durable de la Casamance

Le ministre a rappelé que ce projet s'inscrit dans une vision nationale de relance industrielle inclusive, portée par le gouvernement. Celle-ci met l'accent sur l'ancrage territorial, la valorisation des filières locales et l'emploi des jeunes.

« L'Agropole Sud devient ainsi un levier stratégique de développement durable en Casamance, tout en s'inscrivant dans la dynamique de transformation économique nationale », a conclu Serigne Guèye Diop.



Source : Agence de presse sénégalaise

SENEGAL

Touba-Mbacké-Ngabou, 24 kilomètres pour relancer le rail sénégalais

Le Sénégal a franchi une nouvelle étape dans sa politique de modernisation des transports collectifs avec l'inauguration, le 25 octobre 2025, de la ligne ferroviaire Touba-Mbacké-Ngabou. Longue de 24 kilomètres, cette infrastructure compte deux gares et huit haltes, reliant des zones à forte densité démographique au cœur de la région du centre.

Dotée de plusieurs rames de 240 places chacune, la ligne effectuera 15 voyages quotidiens, permettant le transport d'environ 4 800 passagers par jour. Cette offre vise à désengorger les routes souvent saturées entre Touba et Mbacké, à réduire les émissions de carbone, et à renforcer la sécurité des déplacements dans cette zone en pleine expansion.

Une attention particulière est portée aux élèves et étudiants, qui bénéficieront de tarifs sociaux : un ticket à 150 francs CFA, et un abonnement mensuel à 5 000 francs. Ces mesures, initiées par le président Bassirou Diomaye Faye, traduisent une volonté de rendre le transport ferroviaire accessible à tous, notamment aux jeunes et aux familles modestes.

Le fonctionnement quotidien de la ligne mobilise 108 cheminots, sans compter les emplois indirects générés par l'exploitation du réseau. Au-delà de son impact local, ce projet s'inscrit dans une stratégie nationale plus vaste : le renouveau du rail sénégalais, incarné aussi par la réhabilitation de la ligne Dakar-Kidira, axe majeur du transport de personnes et de marchandises. Testée avec succès lors du dernier Magal de Touba, la ligne Touba-Mbacké-Ngabou symbolise la reconnexion progressive du pays par le rail. Elle illustre la volonté des autorités de replacer le train au cœur du développement durable, de la compétitivité logistique et de l'aménagement équilibré du territoire.

Source : Agence de presse sénégalaise / Senenews.com



SÉNÉGAL

Dakar Métropole 2050, vers une capitale réinventée, écologique et inclusive

Le Premier ministre sénégalais Ousmane Sonko a affirmé, mardi 2 septembre 2025 à Dakar, que le projet Dakar Métropole Internationale 2050 ne se limite pas à une vision futuriste d'immeubles et de gratte-ciels. Selon lui, il s'agit d'une ambition globale de restructuration, de requalification urbaine et de développement équilibré du territoire sénégalais.



D'un coût estimé à 5 000 milliards de FCFA sur 25 ans, c'est un ambitieux plan de modernisation et de réorganisation de la capitale sénégalaise avec la création de grands parcs métropolitains, la réhabilitation de sites comme Hann, Technopole et Keur Massar, la protection du littoral contre l'érosion côtière, mais aussi la promotion de la mobilité douce et des transports propres tels que les bateaux-taxis et le téléphérique Dakar-Gorée.

« Dakar Métropole, ce n'est pas une projection futuriste d'immeubles ou de gratte-ciels. Cela peut y contribuer, mais ce n'est pas cela l'essence du projet », a-t-il déclaré, réagissant à la maquette présentée par le ministère de l'Urbanisme lors du lancement officiel de l'initiative. Pour Ousmane Sonko, la capitale

sénégalaise doit tourner la page du désordre urbain et devenir « une ville digne de son rang ». Dakar Métropole, a-t-il expliqué, repose d'abord sur une requalification et une restructuration profonde des quartiers ainsi que sur la création de logements neufs ou réhabilités répondant aux standards minimaux.

Le projet prévoit aussi la construction d'équipements publics structurants et la promotion de pôles économiques, culturels et portuaires destinés à renforcer le dynamisme de la capitale et à favoriser la cohésion nationale.

Une ambition écologique et sociale

Ousmane Sonko a insisté sur la dimension environnementale et inclusive du projet. « Dakar Métropole,

c'est aussi un projet de résilience écologique et d'équité environnementale », a-t-il souligné, évoquant la création de grands parcs métropolitains et la réhabilitation d'espaces emblématiques comme le parc de Hann, le Technopole ou encore Keur Massar.

La protection du littoral contre l'érosion côtière, la promotion de mobilités douces et de transports propres, ainsi que la mise en place d'un téléphérique entre Dakar et Gorée figurent parmi les innovations phares du programme.

« Dakar ville verte ne sera pas un slogan, ce sera une réalité végétalisée, respirable et vivable », a assuré le chef du gouvernement, pour qui ces initiatives contribueront à transformer durablement le visage de la région capitale, riche, selon lui, de « potentiels encore inexploités ». Le



Premier ministre a également replacé Dakar Métropole dans une vision plus large d'aménagement du territoire. « Le pôle de Dakar doit se réinventer pour demeurer un territoire

plus résilient, attractif et capable de soutenir le mouvement national. Il ne s'agit pas seulement de penser la capitale comme une ville, mais comme un acteur central de la stra-

tégie territoriale », a-t-il expliqué. Dans cette perspective, Sonko a insisté sur la nécessité de développer les sept autres pôles régionaux du Sénégal afin d'éviter la concentration des activités et des populations à Dakar.

« On ne bâtit pas un pays à partir d'un seul pôle. Tant que le Sénégal n'aura pas fait émerger plusieurs pôles, nous ne serons pas sur la voie du développement, et nous ne parviendrons pas à freiner l'exode vers Dakar », a-t-il averti.

Une démarche collective et souveraine

Ousmane Sonko a enfin invité tous les acteurs concernés — collectivités locales, institutions, acteurs économiques et citoyens — à s'impliquer pleinement dans la réussite du projet.

« Le pôle de Dakar doit devenir un projet collectif fort et dynamique pour le rayonnement du Sénégal », a-t-il exhorté, souhaitant que les concertations à venir soient « fructueuses et mises au service d'un Dakar réinventé, souverain, et d'un Sénégal fort, réconcilié avec ses territoires. »

Source : Agence de presse sénégalaise



GUINEE

Le ministre Namory Camara en visite sur les barrages de Kaléta et Souapiti, deux piliers de la performance énergétique guinéenne

Le ministre de l'Énergie, M. Namory Camara, a effectué une visite technique sur les sites des barrages hydroélectriques de Kaléta et Souapiti, deux ouvrages stratégiques totalisant près de 700 MW de capacité installée. Cette mission de terrain a permis d'évaluer les performances remarquables enregistrées entre 2019 et 2025, fruit d'une stratégie énergétique rigoureuse plaçant la Guinée parmi les modèles régionaux en matière d'hydroélectricité.



Kaléta (240 MW) et Souapiti (450 MW) constituent aujourd'hui le cœur du dispositif énergétique guinéen. Le ministre de l'Énergie, Namory Camara, a conduit une mission d'inspection sur ces deux sites majeurs réalisés par la société chinoise China International Water & Electric Corporation (CWE).

Objectif : évaluer le fonctionnement des installations, apprécier les performances techniques et identifier les leviers d'optimisation dans le cadre du Pacte National Énergie 2025.

Des performances techniques spectaculaires

Les données de production des centrales de Kaléta et Souapiti révèlent

une amélioration exceptionnelle de la performance énergétique nationale entre 2019 et 2025.

Selon les rapports conjoints de la SOGEKA (Société Guinéenne d'Électricité de Kaléta) et de la SOGES (Société Guinéenne d'Électricité de Souapiti), la production combinée des deux installations a atteint près de 10 milliards de kWh fin 2023, contre des volumes nettement inférieurs cinq ans auparavant.

Le barrage de Souapiti, doté de quatre turbines totalisant 450 MW, est désormais le plus grand ouvrage hydroélectrique de la Guinée. Sa production, qui oscillait entre 0 et 40 millions de kWh en 2019-2020, dépasse régulièrement 100 millions de kWh par mois depuis 2023, grâce à une gestion hydraulique

optimisée et une maintenance préventive accrue.

Kaléta : la flexibilité au service de la stabilité énergétique

Situé sur le fleuve Konkouré, le barrage de Kaléta complète ce dispositif par sa souplesse opérationnelle. Mis en service en 2015, il a vu sa production passer de 40 à 80 millions de kWh en 2019, pour atteindre 150 millions de kWh dès 2022.

Grâce à une meilleure coordination entre les équipes de la SOGEKA et du ministère, Kaléta parvient désormais à exploiter près de 240 MW de sa capacité installée, même en saison sèche.

Les deux infrastructures fonctionnent désormais selon une

stratégie de complémentarité énergétique. Souapiti assure la production de base, tandis que Kaléta garantit la réponse rapide aux pics de demande.

Cette coordination, pilotée par le Secrétaire général Bachir Camara et les équipes du ministère, a permis de réduire les variations saisonnières et d'assurer une desserte stable pour plus de quatre millions de Guinéens.

Une vision à long terme pour un mix énergétique diversifié

Sous le leadership du Général Mamadi Doumbouya, la stratégie du ministère vise une autosuffisance énergétique durable, tout en intégrant des sources renouvelables complémentaires, notamment 84 MW de projets solaires en cours de développement.

« La maîtrise technique et la rigueur de gestion démontrent que la Guinée dispose désormais des compétences pour garantir une production électrique fiable et pérenne », a déclaré le ministre Namory Camara au terme de la visite.

Un modèle pour l'Afrique de l'Ouest

La combinaison du savoir-faire national et de l'appui technique international positionne aujourd'hui la Guinée comme un acteur de référence en Afrique de l'Ouest dans le domaine de l'hydroélectricité.

Cette réussite, marquée par la réduction du déficit énergétique national estimé à 400 MW avant 2021, illustre la transformation en profondeur du secteur.

La visite du ministre Namory Camara sur les barrages de Kaléta et Souapiti consacre une nouvelle ère de performance énergétique pour la Guinée. Ces infrastructures, véritables leviers de développement économique et social, incarnent la réussite d'une politique énergétique planifiée, durable et tournée vers l'avenir.

**Source : Guineematin.com /
Guineeminesnature.com**



BURKINA

Tanghin, un drain moderne pour mettre fin aux inondations dans la partie nord de Ouagadougou

Fruit du Projet d'assainissement et de drainage de Ouagadougou (PADO), le drain de Tanghin, inauguré le 10 octobre 2025, est l'une des infrastructures hydrauliques les plus importantes de la capitale. Cofinancé par l'État burkinabè et l'Union européenne à travers la Banque européenne d'investissement, cet ouvrage de près de 5 km vise à améliorer durablement la gestion des eaux pluviales et à offrir un meilleur cadre de vie aux riverains.



La commune de Ouagadougou, à travers l'Agence municipale des grands travaux (AMGT), a procédé à l'inauguration officielle du drain de Tanghin, dans l'arrondissement 4, le vendredi 10 octobre 2025. Cette cérémonie, présidée par le ministre de l'Urbanisme et de l'Habitat, Mikailou Sidibé, a réuni les autorités locales, les partenaires techniques et financiers, ainsi qu'une population nombreuse, venue célébrer la fin d'un calvaire vieux de plusieurs années.

Un ouvrage d'envergure pour maîtriser les eaux pluviales

Le drain de Tanghin s'inscrit dans le Projet d'assainissement et de drainage de Ouagadougou (PADO), un programme ambitieux visant à doter la capitale d'infrastructures mo-

dernes de gestion des eaux. D'un coût global supérieur à 8 milliards de FCFA, le projet a permis la réalisation : d'un canal principal en béton armé long de près de 5

kilomètres, de 5 kilomètres de caniveaux secondaires, d'un bassin de rétention de 155 000 m³ pour stocker et réguler les eaux de pluie, de 18 ouvrages de franchissement rou-



tier, facilitant la circulation même en période d'orage, de 2 kilomètres de voies bitumées et aménagées, et de l'installation de 265 candélabres pour un éclairage public continu.

À ces infrastructures hydrauliques s'ajoutent plusieurs aménagements complémentaires : un périmètre maraîcher de 7,3 hectares profitant à plus de 250 producteurs, quatre forages équipés, deux centres de collecte et de tri des déchets, ainsi qu'un plateau multisports, des banquettes de repos et 13 448 arbres plantés pour renforcer le verdissement et la qualité de l'air.

Un impact concret sur la vie des populations

Avant la réalisation de ce drain, chaque saison pluvieuse était synonyme d'angoisse pour les habitants de Tanghin. Les inondations récurrentes détruisaient maisons, routes et biens. Aujourd'hui, la situation a radicalement changé.

« Grâce à ce canal, les eaux sont désormais maîtrisées, nos routes sont praticables et nos maisons protégées. Nous pouvons enfin vivre dans la dignité », témoigne Mahamadi Nikiéma, représentant des riverains, ému de voir son quartier transformé. Pour Maurice Konaté, président de la délégation spéciale de Ouagadougou, cette infrastructure est un véritable joyau collectif :

« Ce drain appartient à la population. Nous exhortons chacun à le préserver, car tout acte de dégradation fera



l'objet de sanctions. »

Son appel souligne un enjeu majeur : l'entretien et la protection des ouvrages pour garantir leur durabilité et préserver les investissements consentis.

Une coopération exemplaire entre l'État et l'Union européenne

Le projet a été cofinancé par l'État burkinabè et l'Union européenne, à travers la Banque européenne d'investissement (BEI).

Lors de la cérémonie, Philippe Bronchain, ambassadeur désigné de l'Union européenne au Burkina Faso, a salué une coopération « concrète et porteuse de résultats » :

« En soutenant ce projet, l'Union européenne veut contribuer à réduire les inondations, les pertes en vies humaines, et à améliorer la qualité

de vie des habitants par la création d'emplois et d'activités génératrices de revenus. »

Pour sa part, le ministre Mikailou Sidibé a exprimé la reconnaissance du gouvernement à l'endroit de l'Union européenne et a invité les populations à faire bon usage des infrastructures. Il a souligné que cet ouvrage « contribue directement au bien-être et à la sécurité des habitants de Tanghin et de la partie nord de Ouagadougou ».

Un modèle pour l'avenir

Le drain de Tanghin marque une étape décisive dans la politique d'assainissement de la capitale. Il constitue un modèle d'infrastructure durable, combinant efficacité technique, utilité sociale et respect de l'environnement.

Dans la continuité, la commune prépare déjà le drain de Somgandé, dont les études techniques sont achevées, afin d'assurer une couverture hydraulique complète de la zone nord de Ouagadougou.

Avec ses dimensions impressionnantes, son ingénierie de pointe et ses retombées sociales visibles, le drain de Tanghin est bien plus qu'un canal de drainage : c'est une infrastructure vitale pour la résilience urbaine de Ouagadougou face aux défis climatiques. Pour les riverains, il symbolise le passage d'un passé d'inondations à un avenir de sécurité et de dignité retrouvée.

Source : Union européenne / Lefaso.net



CÔTE D'IVOIRE

L'autoroute Yamoussoukro-Bouaflé-Daloa bientôt réalité, promet Alassane Ouattara

Le 11 octobre 2025, à Daloa, devant des milliers de militants rassemblés sous un soleil ardent après la pluie, le président sortant et candidat du RHDP, Alassane Ouattara, a officiellement lancé sa campagne dans la capitale du Haut-Sassandra.



Au cœur de son discours : la construction de la future autoroute Yamoussoukro-Bouaflé-Daloa, un projet attendu depuis des années. Il a aussi annoncé que les travaux d'ouverture de la voie reliant Séguéla à Daloa ont déjà démarré sous la supervision du Premier ministre Robert Beugré Mambé. Avant décembre 2025, un vaste projet d'adduction en eau potable couvrira Daloa et 46 localités environnantes, afin d'améliorer durablement les conditions de vie des populations.

Le chef de l'État a tenu à rappeler les acquis du Haut-Sassandra depuis le début de son mandat :

221 kilomètres de routes bitumées (Issia-Daloa, Zuénoula-Daloa, Bouaflé-Daloa) ;

41 kilomètres de voirie urbaine réhabilitée ;

106 localités électrifiées, faisant grimper le taux d'accès à l'électricité de 66,6 % en 2011 à 98,5 % en juin 2025 ;

20 collèges et lycées construits ;

3 249 salles de classe réalisées pour le primaire et le préscolaire.

« Si je suis candidat, a affirmé Alassane Ouattara, c'est pour les jeunes, avenir de notre nation ; pour les femmes, pilier de nos familles ; et pour les paysans, dont je veux continuer à améliorer les conditions de vie et de rémunération. »

Enfin, il a salué Daloa, « poumon économique et creuset culturel de la Côte d'Ivoire », symbole de fraternité et de diversité, où se côtoient des populations venues de toutes les régions et des pays voisins.

Source : Fraternité Matin

RDC

Transports, BTP, industries... Le pays entame sa mutation infrastructurale



PROJET 145 TERRITOIRES EN RDC

Les travaux évoluent à la grande satisfaction de la population

La population du Kongo central, qui se situe dans le sud-est de la République démocratique du Congo, a manifesté sa satisfaction face à l'avancement des travaux du Programme de développement local des 145 territoires (PDL-145T). Elle l'a exprimé lors d'une visite d'inspection effectuée par Dieudonné Tshiakambila, conseiller spécial du chef de l'État en charge de superviser ce projet.



« La population des différents territoires est très enthousiaste et très reconnaissante envers le chef de l'État pour avoir pensé à elle, en construisant pour elle des ouvrages modernes (centres de santé, écoles primaires et bâtiments administratifs) dans des milieux très reculés de la province. Les impressions de la population m'ont laissé sans mot : elle ne sortait que des paroles de bénédiction à l'endroit du chef de l'État, tout en ajoutant que depuis l'accession de notre pays à l'indépendance, rien de pareil n'a jamais été fait dans les territoires », a déclaré Dieudonné Tshiakambila, conseiller spécial du chef de l'État en charge du suivi de PDL-145T.

Il a ajouté que sa descente dans le Kongo-Central avait pour but de constater sur le terrain l'état d'avancement des travaux de la première phase du PDL-145T, afin d'établir un état des lieux clair et précis. « Après avoir parcouru avec mes

collaborateurs les différents territoires de la province du Kongo central, je peux affirmer avec force ce qui suit : le programme du chef de l'État n'est pas un mythe mais plutôt une réalité. C'est exactement une vraie réponse aux attentes de la population en général, et celle du Kongo Central en particulier », a-t-il assuré.

Le programme du chef de l'État est, d'après lui, un programme innovateur et ambitieux qui vise à mettre fin à l'injustice dont les milieux ruraux ont toujours été victimes et à décomplexer les Congolais des milieux ruraux, en les mettant dans les mêmes conditions socio-économiques de base que ceux des villes. « Le constat sur le terrain montre que la plupart d'ouvrages sont construits dans des milieux reculés où personne ne pouvait s'imaginer trouver des bâtiments modernes », a martelé M. Tshiakambila.

Le conseiller spécial du chef de l'État en charge du suivi de PDL-

145T constate cependant que certains territoires sont très avancés en termes d'achèvement et réception des travaux, à la grande satisfaction des bénéficiaires, alors que d'autres traînent encore les pas avec des travaux au ralenti ou en souffrance.

« Notre passage dans le Kongo central nous a permis d'obtenir l'intervention rapide du chef de l'État pour accélérer les travaux qui étaient au ralenti et relancer ceux qui étaient en souffrance », a-t-il indiqué.

Dans les districts du Bas-Fleuve et des Cataractes, l'exécution des travaux est satisfaisante dans l'ensemble, a-t-il dit, relevant notamment que dans les Cataractes, l'intervention du chef de l'État a été nécessaire pour accélérer le rythme des travaux qui avançaient timidement, et relancer ceux qui étaient en souffrance, afin de ne pas rater le délai butoir du 31 décembre 2025.

Source : Agence congolaise de presse

RDC

Le retour du train Kinshasa-Matadi, une victoire pour la connectivité nationale, un symbole de modernisation et de relance économique

Sous l'impulsion du président Félix-Antoine Tshisekedi, la République démocratique du Congo a officiellement relancé la ligne ferroviaire Kinshasa-Matadi, un axe vital de 365 kilomètres reliant la capitale au principal port maritime du pays. Fermée depuis février 2020, cette ligne a repris du service après d'importants travaux de réhabilitation conduits par l'Office national des transports (ONATRA), avec un financement issu de la Redevance logistique terrestre (RLT).

Lors d'une cérémonie à la gare centrale de Kinshasa, le chef de l'État a inauguré sept voitures voyageurs automotrices flamboyantes neuves, arrivées la veille à Matadi grâce à un partenariat avec une entreprise chinoise. Ces équipements marquent une étape clé dans le vaste programme de modernisation du rail congolais.

Le vice-Premier ministre et ministre des Transports, Jean-Pierre Bemba, a annoncé l'acquisition prochaine de cinq locomotives neuves et de quarante wagons porte-conteneurs, ainsi que la réouverture prochaine des lignes urbaines Kinshasa-Aéroport international de N'djili et Kinshasa-Kitambo magasin.

Un service déjà testé avec succès

Le voyage expérimental du 18 octobre a confirmé la réussite technique de cette relance. Le train, parti de Matadi à 8h30, est arrivé à la gare centrale de Kinshasa vers 17h15, soit 8 heures 45 minutes de trajet.

Selon le sous-directeur délégué du Chemin de fer Matadi, Jean-Claude Ngoma Moussa, ce temps est « raisonnable pour un premier test » et



pourrait être optimisé à l'avenir. Les passagers disposent désormais de deux classes : 120 000 FC pour la classe de luxe (repas inclus), 60 000 FC pour la première classe, avec des tarifs adaptés pour les gares intermédiaires comme Songololo et Lufu.

L'ONATRA promet également une sécurité renforcée et une meilleure gestion du confort à bord.

Une renaissance pour l'ONATRA et le transport national

Pour Julie Mbuyi Shiku, ministre du Portefeuille, cette réhabilitation est un « projet structurant à effet réel »

qui traduit la renaissance de l'ONATRA, jadis fleuron du transport multimodal.

Le directeur général de l'entreprise, Martin Lukusa, a souligné que « le train reste la meilleure alternative pour une mégalopole de près de 20 millions d'habitants », rappelant que la relance du trafic ferroviaire urbain à Kinshasa suivra prochainement.

Un signal fort pour la connectivité nationale

En coupant le ruban symbolique, le président Tshisekedi a réaffirmé sa volonté de réhabiliter les infrastructures stratégiques et de sécuriser le transport des personnes et des marchandises.

La remise en service de la ligne Kinshasa-Matadi ne représente pas seulement un progrès logistique, mais un signal fort de relance économique, de modernisation du pays et de reconquête de la confiance dans les services publics.



Sources : Journal de Kinshasa / Radiookapi.net

RDC

Kalemie et Moba, le Tanganyika au cœur d'une transformation infrastructurelle majeure

En visite officielle dans la province du Tanganyika du 17 au 18 septembre 2025, la Première ministre Judith Suminwa Tuluka a lancé une série de grands chantiers structurants destinés à transformer Kalemie et Moba en pôles logistiques et économiques d'envergure régionale. Ces projets, portés par le gouvernement central et l'Agence congolaise des grands travaux (ACGT), marquent une nouvelle étape dans la politique de désenclavement et d'intégration économique de la République démocratique du Congo.



Au cœur de ce vaste programme, la réhabilitation du boulevard Lumumba constitue le chantier emblématique. Long de 12,5 kilomètres, cet axe stratégique relie la route nationale n° 5 (RN5) et la RN3, assurant la circulation des biens et des personnes à travers la ville. Les travaux, exécutés dans le cadre du programme sino-congolais, seront menés par la société CREC-9 sous la supervision de l'ACGT.

Les interventions comprendront la reconstruction complète de la chaussée, la mise en place d'un système de drainage modernisé et le renforcement des berges fragilisées par la montée des eaux du lac Tanganyika. Une attention particulière sera portée à la zone de l'ancienne base de la MONUSCO, gravement endommagée par l'érosion, où des gabions de protection seront installés pour sécuriser l'infrastructure. Parallèlement, les équipes techniques poursuivent les travaux de la route Kalemie-Manono, longue de

430 kilomètres, réalisés en partenariat public-privé. La première phase consiste en la création d'une voie carrossable en terre battue, avant la pose du revêtement final. Cette route vise à renforcer la connexion entre Kalemie et le centre du pays, facilitant l'acheminement des produits agricoles et miniers vers le lac.

Le port international de Kalemie : un hub logistique en devenir

Autre pilier de ce plan d'investissement : la modernisation du port international de Kalemie. Confié au consortium Jintai Mining PTE Ltd et Tembo Majengo Company SARL, le projet, estimé à 70 millions de dollars, entre dans sa première phase de réalisation, avec une livraison prévue fin 2026.

Cette phase prévoit la reconstruction des quais pour accueillir des navires de plus grande capacité ; la modernisation des installations de manutention et de stockage ; l'aménagement d'une zone logistique

intégrée pour fluidifier le trafic de marchandises entre la RDC et ses voisins, notamment la Zambie, le Burundi et la Tanzanie.

Ce chantier ambitionne de transformer Kalemie en un hub portuaire moderne sur le lac Tanganyika, capable de soutenir le commerce régional et de réduire les coûts logistiques qui freinent actuellement la compétitivité des opérateurs économiques.

Le port de Moba : une infrastructure portuaire de nouvelle génération

À Moba, la Première ministre a également lancé le projet de modernisation du port lacustre, une infrastructure essentielle pour le transport des marchandises et des passagers sur le lac Tanganyika. Selon l'ACGT, les travaux seront exécutés en trois phases successives.

La première phase prévoit la construction d'un quai de 156 mètres, capable d'accueillir quatre navires de type Amani ; l'édification

de deux hangars de 600 m² chacun ; la création d'une plateforme logistique de 19 125 m² ; la construction d'un bâtiment administratif et d'une voie d'accès de 10 km et la fourniture de deux chariots élévateurs pour la manutention portuaire.

Pour ce qui concerne la phase 2, il y a l'ajout d'un deuxième quai de 156 mètres et d'un nouveau hangar de 600 m² et l'aménagement de terre-pleins et le prolongement de la plateforme logistique.

Enfin, la construction d'une digue brise-lames de 476 mètres, d'un troisième quai de 110 mètres et d'un hangar pour hydrocarbures et l'installation de deux grues mobiles de 30 tonnes et d'un bâtiment technique constitueront la phase 3.

Ces installations permettront au port de Moba de répondre aux standards modernes en matière de sécurité et de productivité, tout en favorisant la connexion entre le lac Tanganyika et l'hinterland congolais, grâce à la réhabilitation des axes routiers menant vers Kirungu et Ntoto.

Des ambitions régionales assumées

À travers ces chantiers, le gouvernement Suminwa réaffirme sa vision d'un développement économique intégré du Tanganyika, fondé sur la connectivité, la modernisation des infrastructures et le partenariat public-privé.

Le double chantier des ports de Kalemie et Moba devrait stimuler les échanges transfrontaliers, renforcer la sécurité alimentaire et énergétique, et positionner la province comme porte d'entrée commerciale du sud-est congolais.

Pour la population, longtemps oubliée des grands programmes d'investissement, ces réalisations constituent une promesse concrète de changement. À condition que les délais soient respectés, le Tanganyika pourrait bien devenir, dans les prochaines années, le laboratoire d'une nouvelle ère de développement durable et intégré en République démocratique du Congo.

Source : Radiookapi.net / Journal de Kinshasa / Bankable Africa

URBANISATION RAPIDE la RDC deviendra le 3^e pays le plus urbanisé d'Afrique d'ici 2050

Selon le rapport *Dynamiques de l'urbanisation africaine 2025*, publié le 6 mars par l'OCDE en collaboration avec la Banque africaine de développement (BAD), Cities Alliance et Cités et Gouvernements Locaux Unis d'Afrique (CGLU Afrique), la République démocratique du Congo (RDC) comptera environ 111 millions d'habitants en milieu urbain d'ici 2050, contre 43,3 millions en 2020.



Avec ce chiffre, la RDC deviendrait le troisième pays africain le plus peuplé en zones urbaines, derrière le Nigeria (250 millions) et l'Égypte (147 millions). Cette population représenterait environ 64 % de la population totale du pays en 2050, alors qu'en 2020, 47 % des Congolais vivaient en ville. Ce taux devrait atteindre 50 % d'ici la fin de 2025, précise le rapport.

La croissance urbaine ne concernera pas uniquement Kinshasa. L'OCDE prévoit que la RDC, plus vaste pays d'Afrique subsaharienne, comptera 17 grandes agglomérations urbaines à l'horizon 2050, se classant ainsi deuxième après le Nigeria, qui en compterait 30.

Les auteurs du rapport soulignent que « l'augmentation de la superficie des grandes agglomérations urbaines devrait être particulièrement rapide en Afrique centrale et en Afrique de l'Ouest, la plupart

des villes à la croissance la plus forte se trouvant en République démocratique du Congo et au Burkina Faso ».

Cette urbanisation accélérée représente toutefois un défi majeur pour les autorités congolaises, notamment en matière d'accès aux services publics essentiels tels que l'eau, l'électricité, la santé et l'éducation. Elle nécessitera également d'importants investissements dans les infrastructures, comme les réseaux routiers, ainsi qu'une planification urbaine rigoureuse pour améliorer la mobilité et la gestion des déchets.

Parallèlement, cette dynamique offrira de vastes opportunités d'investissement pour le secteur privé, en particulier dans les domaines du logement, de l'alimentation et du transport, qui constituent les principaux postes de dépense des populations urbaines.

Source: Agence Ecofin

RDC

Maluku, la Cité industrielle Chine-Congo, moteur d'une nouvelle ère économique

La République démocratique du Congo a franchi une étape majeure dans sa stratégie d'industrialisation avec la signature, sous la houlette de la Première ministre Judith Suminwa Tuluka, d'une convention de 12 milliards de dollars pour la construction de la Cité industrielle Chine-Congo à Maluku. Ce projet ambitieux, fruit d'un partenariat public-privé avec le consortium chinois Sino-Congo Special Zone (SCSZ), prévoit la création de 1 200 unités industrielles et jusqu'à 150 000 emplois, contribuant à désengorger Kinshasa et à diversifier l'économie nationale.



La République démocratique du Congo (RDC) et le consortium chinois Sino-Congo Special Zone (SCSZ) ont signé, jeudi 23 octobre 2025, la convention portant sur la construction de la Cité industrielle Chine-Congo à Maluku, dans l'est de Kinshasa. Ce projet d'envergure, d'un investissement estimé à 12 milliards de dollars américains, s'inscrit dans le cadre du vaste programme d'extension de la capitale congolaise.

Selon le communiqué de la Primature, cette première phase s'étendra sur 75 km² et constituera la pierre angulaire du projet global d'extension urbaine, qui couvrira à terme

430 km².

Le site industriel comprendra 1 200 unités de production réparties sur huit parcs spécialisés, dédiés notamment aux matériaux de construction, à la transformation alimentaire, à l'économie circulaire, aux produits plastiques et textiles, ainsi qu'à l'industrie automobile et aux équipements électromécaniques.

Le coordonnateur du Comité stratégique de supervision du projet, Thierry Katembwe, a précisé que cette cité industrielle « générera près de 50 000 emplois dans un premier temps et pourrait atteindre 150 000 emplois directs et indirects au fil des phases de développement ».

Au-delà de la création d'emplois, le projet permettra d'assurer 30 % de l'autosuffisance de la capitale en produits de première nécessité et de transformer localement 30 % des produits aquacoles, forestiers et d'élevage.

Pour la Première ministre Judith Suminwa Tuluka, cette signature marque une étape déterminante dans la mise en œuvre du programme d'actions du gouvernement. Elle a rappelé que ce projet « concrétise la vision du Président Félix Tshisekedi pour une capitale moderne, à la hauteur des richesses et des ambitions de la RDC ».

Le ministre d'État de l'Urbanisme et



de l'Habitat, Alexis Gisaro, a souligné que cette initiative incarne « un choix stratégique clair : celui d'un développement urbain fondé sur la production, l'emploi et la durabilité ».

Selon lui, « l'industrie précède la ville pour mieux la servir », traduisant ainsi une approche de développement intégrée et durable.

De son côté, le gouverneur de Kinshasa, Daniel Bumba, s'est félicité d'un projet « solution à plusieurs maux de la capitale », notamment la décongestion urbaine, la réduction des embouteillages et la lutte contre

l'urbanisation anarchique.

Par ailleurs, le représentant du partenaire chinois, Wang Shujun, a présenté l'architecture technique de la future cité. « Couvrant une superficie de 75 km², le projet prévoit la création de huit parcs industriels spécialisés », a-t-il dit. Selon lui, ces parcs seront réservés aux matériaux de construction, à l'économie circulaire, aux produits forestiers, à la transformation alimentaire, aux technologies, aux produits plastiques, textiles et à l'habillement, ainsi qu'à la construction automobile et aux équipements

électromécaniques.

Ce partenariat public-privé s'inscrit dans le cadre du troisième pilier du programme d'actions du gouvernement, consacré à la croissance économique durable. Il prévoit des incitations fiscales et douanières pour attirer les investisseurs nationaux et étrangers dans des secteurs clés tels que l'agro-industrie, la transformation et la fabrication.

Le développement de la Cité industrielle Chine-Congo s'étalera sur plusieurs phases de trois à cinq ans chacune, pour une durée totale d'environ dix ans. À terme, elle devrait devenir un hub économique majeur d'Afrique centrale, contribuant à réduire la dépendance de la RDC à ses exportations minières et à renforcer la résilience de son économie.

Cette signature historique ouvre ainsi une nouvelle ère pour Kinshasa, marquée par la modernisation, la productivité et l'emploi, tout en concrétisant la vision du chef de l'État et l'engagement réformateur du gouvernement Suminwa.

Source : Agence congolaise de presse/Agence Ecofin/Primature de la République démocratique du Congo



COOPERATION CÔTE D'IVOIRE-RDC

SCHIBA, un acteur ivoirien en position sur le projet routier Kabinda-Ngandajika

Le groupe ivoirien SCHIBA, à travers sa filiale MSSZ, se positionne comme favori pour la construction d'un tronçon routier d'environ 220 kilomètres entre Kabinda (Lomami) et Ngandajika (Kasaï oriental). Le ministre congolais des Travaux publics, John Banza, a confirmé cette perspective à son retour d'Abidjan, où il a rencontré les dirigeants du groupe.

L'entreprise MSSZ, filiale du groupe ivoirien SCHIBA, est sur le point de décrocher le marché de la construction d'un tronçon routier de près de 220 kilomètres reliant Kabinda, dans la province du Lomami, à Ngandajika, dans le Kasaï oriental.

« Puisque l'entreprise de construction MSSZ s'est proposée de collaborer avec nous, la population congolaise peut déjà espérer voir des réalisations concrètes, notamment la construction de la route Kabinda-Ngandajika, ainsi que d'autres travaux liés à

la voirie urbaine de Kinshasa », a déclaré le ministre des Travaux publics et Infrastructures, John Banza, dans des propos rapportés le 21 octobre 2025 par l'Agence Congolaise de Presse (ACP).

Cette annonce intervient à la suite d'une visite officielle du ministre en Côte d'Ivoire, où il a rencontré les responsables du groupe SCHIBA et visité plusieurs de leurs chantiers en cours. Objectif : évaluer les capacités techniques et l'expérience de l'entreprise avant le lancement des travaux en République démocratique du Congo (RDC).

Quelques semaines plus tôt, une délégation du groupe SCHIBA, conduite par son président-directeur général Soro Nidjabedjan, avait été reçue à Kinshasa par le ministre congolais. Lors de cette entrevue, le groupe ivoirien avait exprimé son intérêt pour des projets d'infrastructures routières et énergétiques en RDC, mettant en avant son expérience de plus de 1 200 kilomètres

de routes déjà construites en Côte d'Ivoire.

Parallèlement, les deux pays multiplient les initiatives pour renforcer leurs échanges économiques. Le 15 octobre 2025, le président de la Fédération des entreprises du Congo (FEC), Robert Malumba Kalombo, a reçu l'ambassadeur de Côte d'Ivoire en RDC, Xavier Zabvi, pour évoquer les perspectives de coopération bilatérale.

Au cours de cette rencontre, les deux parties ont reconnu que, malgré des liens culturels solides, les échanges économiques restent modestes, alors même que de nombreuses opportunités s'ouvrent dans le cadre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF). Ils ont convenu de l'organisation d'un forum économique Côte d'Ivoire-RDC en 2026 afin de dynamiser les partenariats entre les secteurs privés des deux pays.

Source : Agence Ecofin



RDC

Kinshasa prépare deux projets de tramway pour désengorger la capitale

Le 8 octobre 2025, en Belgique, John Banza Lunda, le ministre congolais des Infrastructures et des Travaux publics, a paraphé un accord de principe et un accord de collaboration avec une association d'entreprises dénommée Consortium Tramways Kinshasa. Ce projet marque un progrès vers l'instauration d'un système de tramway conçu pour optimiser le transport urbain dans la capitale du Congo. D'après l'Agence congolaise des grands travaux (ACGT), cette signature représente un pas préparatoire en vue d'un contrat de partenariat public-privé (PPP), dont la finalisation est attendue pour novembre 2025.



Le Consortium Tramways Kinshasa rassemble trois entreprises. D'abord Powerchina, opérant en RDC sous le nom de Sinohydro, déjà impliquée dans des projets majeurs tels que la construction de routes et la centrale hydro-électrique de Zongo II (150 MW), qui alimente Kinshasa. Puis Prume Tramways RDC, mentionnée dans le rapport annuel 2021 de l'ACGT pour avoir mené une étude de faisabilité sur un tramway à Kinshasa. Et enfin Frateur-De Pourcq, société belge fondée en 1867 et reconnue internationalement pour son expertise dans la fabrication de voies ferrées (trains, tramways, parcs de loisirs) ainsi que pour son système de rails hybrides préfabriqués brevetés. De même, l'entreprise congolaise Congo Trans S.A.R.L. met en place

un projet séparé de trois lignes de tramway à Kinshasa, dont le coût est approximativement de 205 millions de dollars américains. En juin 2025, la compagnie a conclu un protocole d'accord (MoU) avec la société marocaine Balkan Ingénierie S.A.R.L. pour effectuer les tâches d'ingénierie et de suivi de réalisation, correspondant à 4 % du coût total, soit 8,5 millions de dollars. Conformément au protocole, 10% de ce montant (820 000 dollars) ont déjà été réglés. Le projet porté par Congo Trans prévoit la création de trois lignes : Gare centrale - Kintambo Magasin, Gare centrale - Aéroport de N'djili, et Aéroport de N'djili - N'sele. Cela inclut également l'édification de stations, de dépôts et d'ateliers pour l'entretien, un centre de formation et des parkings. Le contrat prévoit que 95

% des travailleurs impliqués seront congolais, avec au moins la moitié étant des femmes, et qu'un centre de formation local sera établi pour renforcer les aptitudes techniques nationales.

Ces deux projets s'inscrivent dans un contexte de crise chronique de la mobilité à Kinshasa, une métropole estimée entre 15 et 20 millions d'habitants. Devant la détérioration du réseau routier, les bouchons incessants et l'insuffisance grandissante des transports en commun, de nombreux habitants de Kinshasa optent pour des moyens de transport alternatifs tels que le moto-taxi, connu localement sous le nom de Wewa. Néanmoins, la question de la sécurité demeure une source d'inquiétude.

Source : Agence Ecofin

TRANSPORT FERROVIAIRE

La RDC lance un appel à partenaires pour développer une industrie du rail

La République démocratique du Congo (RDC) a publié un appel à manifestation d'intérêt international (AMI) en vue de la construction d'une usine d'assemblage et de montage de trains.

Signé le 17 octobre 2025 par le ministre des Transports, des Voies de communication et du Désenclavement, Jean-Pierre Bemba, le document invite des partenaires à s'associer à l'État congolais pour créer des unités capables de produire plusieurs dizaines de locomotives et de wagons chaque année. Le projet prévoit également un transfert de compétences vers les ingénieurs et techniciens locaux. Le programme sera mis en œuvre sous la forme d'un partenariat public-privé (PPP) d'une durée comprise entre 25 et 30 ans. Il inclura la mise en place d'un écosystème complet de maintenance, la production de pièces détachées et le développement de formations professionnelles adaptées.

Deux sites sont envisagés pour accueillir les installations : Matadi, porte d'entrée océanique stratégique ; et Kalemie, important carrefour ferroviaire de la province du Tanganyika.

Un pas vers une filière ferroviaire nationale

Cette initiative constitue une étape importante vers la création d'une industrie ferroviaire locale dans un pays encore très dépendant des importations de matériel roulant. Cependant, malgré le soutien de l'État, la concrétisation de ces usines pourrait être freinée par plusieurs contraintes structurelles.

Parmi les principaux risques figurent la volatilité du franc congolais, les retards de paiement public et l'instabilité réglementaire, autant de facteurs susceptibles de décou-



rager les investisseurs. De plus, la dépendance aux importations pour les composants essentiels maintient une forte vulnérabilité logistique et financière.

Le manque de main-d'œuvre qualifiée, l'absence d'un écosystème industriel complémentaire (sous-traitance locale, logistique, maintenance) ainsi que les insuffisances en énergie, infrastructures et connectivité numérique risquent également de limiter les gains de productivité.

À titre de comparaison, des pays comme l'Afrique du Sud ou l'Égypte n'ont pu développer leurs industries ferroviaires qu'après plusieurs décennies d'investissements soutenus dans la formation et la sous-traitance locale.

Un marché encore limité, mais en expansion

D'après l'AMI, la RDC dispose de plus de 5 000 km de voies ferrées, dont une grande partie demeure non opérationnelle, ce qui restreint encore la taille du marché intérieur. Le gouvernement a néanmoins lancé des programmes de réhabi-

tation des lignes nationales et des corridors ferroviaires régionaux, notamment le corridor de Lobito (Angola-Zambie-RDC) et celui du Tanganyika reliant la RDC à la Tanzanie.

En septembre 2025, la ligne Kinshasa-Matadi (366 km), qui relie la capitale au principal port maritime du pays, a été relancée avec l'acquisition de nouveaux trains. À terme, cette ligne doit être prolongée jusqu'au futur port en eau profonde de Banana, actuellement en construction. Ce projet s'inscrit dans un plan global visant à fluidifier les échanges intérieurs et extérieurs.

Si ces projets aboutissent, ils devraient considérablement améliorer la mobilité nationale dans un contexte où le réseau routier et le transport fluvial demeurent dégradés : routes en mauvais état, congestion urbaine, embarcations vétustes, voies non balisées et accidents fréquents. Ces faiblesses structurelles augmentent les coûts logistiques et pèsent sur la compétitivité économique du pays.

Source : Agence Ecofin

RDC

Vers de nouvelles normes pour le secteur du BTP d'ici 2027

La République démocratique du Congo amorce une réforme majeure dans le domaine du bâtiment et des travaux publics. Une Commission nationale des normes vient d'être créée pour élaborer, d'ici 2027, un référentiel technique aligné sur les standards internationaux, afin de renforcer la sécurité, la qualité et la durabilité des infrastructures.

La République démocratique du Congo (RDC) entend doter son secteur des bâtiments et travaux publics (BTP) d'un cadre normatif d'ici 2027. Cette initiative, portée par le ministère des Infrastructures et Travaux publics (ITP), a été officialisée le 22 octobre 2025 à travers la signature d'un arrêté instituant une Commission nationale des normes. Cette instance disposera de dix-huit mois pour concevoir un référentiel technique tenant compte des réalités géologiques, climatiques et socio-économiques du pays.

Des représentants des ministères concernés, de l'Office des voiries et drainage (OVD), de l'Agence congolaise des grands travaux (ACGT), de l'Ordre des ingénieurs, d'universités et de la Fédération des entreprises du Congo (FEC) siègeront au sein de la commission, prévoit le texte de l'arrêté. Cette composition plurielle vise à concilier expertise technique,

besoins du marché et exigences des acteurs publics et privés dans l'élaboration des futures normes.

Six principales catégories de normes, chacune dirigée par un sous-comité spécialisé, seront élaborées dans le but d'ajuster les directives aux diverses sortes de chantiers et matériaux.

L'arrêté envisage également une harmonisation de ces nouvelles normes avec les normes régionales et internationales. Le but : faciliter l'entrée des entreprises étrangères sur le marché congolais, tout en favorisant une meilleure intégration des entreprises locales dans les projets régionaux.

Cette réforme vient en réponse à une préoccupation de longue date. Celle du secrétaire exécutif du Club BTP et de la Chambre des métiers et artisans, Jean Kakwende, qui, en janvier dernier, avait alerté sur l'absence de cadre normatif dans le secteur de la construction. Il attirait

l'attention sur les risques que cela fait peser sur la sécurité des populations et la qualité des ouvrages.

« Sans normes, il ne peut y avoir de développement durable », rappelait-il alors.

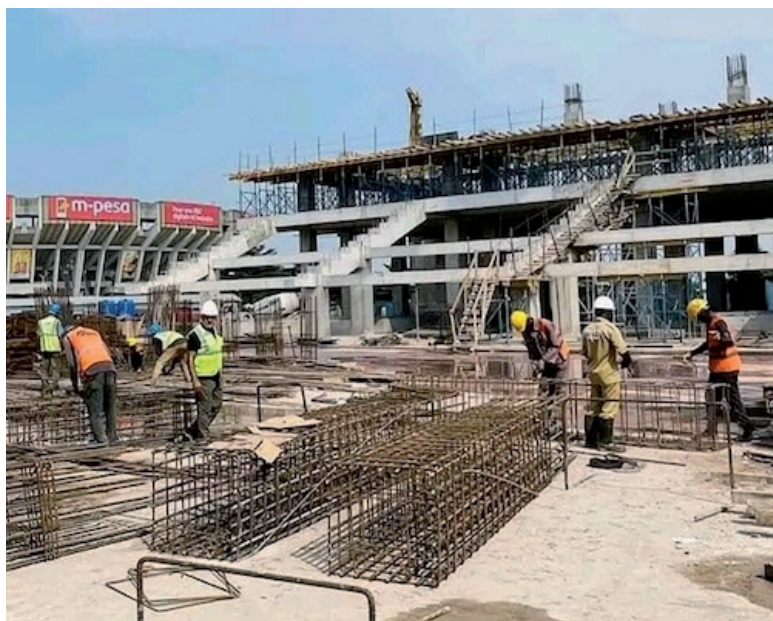
Cette démarche s'aligne aussi sur la stratégie du président Félix-Antoine Tshisekedi, qui considère le développement des infrastructures, l'habitat et la construction comme des outils clés de changement économique.

Environ 500 000 personnes travaillent chaque année dans le domaine du BTP en RDC. Cependant, le secteur est fortement affecté par le non-respect des normes sur de nombreux chantiers, ce qui provoque fréquemment des accidents tragiques.

À Bunia, l'effondrement d'un immeuble en construction a récemment causé la mort de plusieurs personnes. Cinq ouvriers ont perdu la vie après la chute d'un bloc de béton lors de travaux de curage de caniveaux dans la commune de Matete, à Kinshasa. Ces tragédies illustrent les conséquences directes du non-respect des règles techniques dans l'exécution des travaux publics.

La création de la Commission nationale des normes vise ainsi à mettre fin aux défauts observés dans de nombreuses infrastructures publiques, dont certaines routes qui se dégradent seulement quelques mois après leur mise en service.

En instaurant des normes contraignantes et adaptées, les autorités espèrent réduire les coûts de réhabilitation, sécuriser les chantiers et améliorer la durabilité des investissements publics.



Source : bankable.africa

FRANCIS FABIEN Z. OUEDRAOGO, VICE-PRÉSIDENT
DE L'UNION DES ARCHITECTES D'AFRIQUE
POUR LA RÉGION OUEST DE L'AFRIQUE

« **La ville africaine ne doit pas être un copié-collé de grandes villes occidentales avec que des grands immeubles vitrés** »

Vice-président de l'Union des architectes d'Afrique (AUA) pour la région ouest du continent et secrétaire de la conférence des Ordres des architectes de l'UEMOA, Francis Fabien Z. Ouédraogo plaide pour une architecture enracinée dans les réalités africaines. Dans cet entretien, l'ancien président de l'Ordre des architectes du Burkina Faso, qui exerce au Burkina Faso dans une agence d'architecture et d'urbanisme forte de 20 ans d'expérience, revient sur les défis de l'urbanisation galopante, la valorisation des compétences locales et la nécessité d'un urbanisme durable, inspiré de la culture et des savoir-faire traditionnels du continent.

Home Magazine : Comment avez-vous accueilli votre élection au poste de vice-président de l'AUA pour la région Ouest de l'Afrique ?

Francis Fabien Z. Ouédraogo : Avec honneur et appréhension toutefois. Honneur car cela est une reconnaissance de mes pairs, reconnaissance pour mon engagement pour la profession. Je reçois cela comme une grande marque de confiance. Appréhension car j'imagine la lourde tâche et les grands défis qui m'attendent pendant ces trois ans.

En quoi va consister votre rôle ?

L'Union des architectes d'Afrique (AUA) regroupe plus de 40 pays (Ordres des architectes) et est organisée en cinq régions géographiques. Ces régions ont à leur tête un vice-président, qui représente le président de l'AUA.

La région Ouest est la plus grande et couvre quinze pays. Il s'agira donc de travailler avec les Ordres (sections membres) de ces pays, de porter le message du Président, de le représenter au besoin aux activités, de soutenir et d'encourager les activités entre et dans les pays, de faciliter toutes activités de promotion de l'architecture.

Nous avons eu notre première réunion de conseil AUA le vendredi 31 octobre 2025. Les axes majeurs du mandat du président Francis Sossah portent sur la revalorisation du

patrimoine culturel africain. Nous devons apprendre à capitaliser nos richesses, les exploiter, s'en inspirer pour créer des projets.

Le 14^e congrès de l'Union des architectes d'Afrique, lors duquel vous avez été élu, était placé sous le thème : « La résilience des villes africaines face aux défis industriels et aux catastrophes naturelles ». Que vous inspire ce thème ?

Ce thème nous interpelle tous, notamment les professionnels au Burkina Faso qui voient depuis quelques années une floraison des exploitations minières. Il faut noter que beaucoup sont des mines à ciel ouvert. Nous devons, en tant que concepteurs et acteurs, apporter notre contribution à la réflexion. Attirer l'attention des décideurs sur les conséquences de ces activités et être une force de propositions.

Savez-vous que le grand canal que l'on voit dans certains films (Terminator par exemple) est un fleuve réaménagé pour gérer les inondations dans la ville de Los Angeles ? Il est rarement plein mais il est là au cas où. C'est de la vision, de la prévention et de l'anticipation. Les recherches au fil du temps ont permis de trouver des solutions face à certaines catastrophes comme les tremblements de terre ou les inondations. Mais face à certaines prévisibles ou non comme

le tsunami ou l'éruption volcanique, il faut accepter que la nature a, pour le moment, le dessus sur l'homme.

À une faible échelle locale, vous avez le phénomène des zones d'emprunts par exemple. Ces espaces où l'on extrait la terre pour faire des briques en banco ou des briques taillées deviennent de vrais cratères et des zones à fort risque. Les accidents sont légion chaque année sur ces sites en saison pluvieuse. Au-delà de l'impact sur l'environnement, nous sommes face à un réel problème de sécurité.

Que faire de ces sites ? Les spécialistes que nous sommes peuvent apporter des pistes de solutions d'exploitation. Cela peut aller de la végétalisation ou au bassin de rétention, au parcours sportif et même à l'exploitation agricole. Transformation, restructuration, mutation des espaces : tels sont nos défis.

Comment analysez-vous l'état actuel de l'urbanisation en Afrique de l'Ouest, notamment en ce qui concerne le rythme de croissance, la planification urbaine et l'adaptation aux défis environnementaux ?

Beaucoup de choses à dire sur ce point. Le taux d'urbanisation en Afrique de l'Ouest est en permanente croissance. On dit même que la population urbaine devrait doubler d'ici 2050. C'est dire que nos

villes doivent être réaménagées et adaptées pour y faire face. Je ne reviendrai pas sur les raisons de cette urbanisation galopante, mais on peut citer, entre autres, l'exode rural, la démographie, le faible niveau d'infrastructures des petites villes et une décentralisation pas si effective que cela.

Il faut travailler à créer des pôles urbains secondaires forts afin de limiter que tout soit centralisé dans la capitale. D'autres pays ont réussi à différencier les capitales politiques et économiques justement afin de créer un certain équilibre géographique (le Nigéria par exemple). La Côte d'Ivoire n'a pu faire de Yamoussoukro sa capitale politique effective et tout est centralisé à Abidjan.

Ouagadougou fait face à un étalement urbain sans précédent. Ouagadougou est une ville plus ou moins plate, sans barrières naturelles (fleuve, colline, mer, etc.) et fait plus de 25 km de diamètre pour une population estimée à 3,5 millions environ en 2025. Le faible niveau de revenus, le coût des matériaux ont conduit la population à privilégier des logements en RDC au lieu des logements en hauteur. Culturellement aussi, le Burkinabè n'est pas encore à l'aise de vivre en hauteur en appartement, mais au fil des ans, les mentalités vont changer et évoluer. Les parcelles devenant plus petites et plus chères.

Cela aussi ne peut se faire sans que l'État ne joue sa partition sur l'accès aux matériaux. Le Burkina Faso est un pays enclavé et on importe pratiquement tout à des coûts difficilement accessibles au commun des Burkinabè. Nous avons plus de cinq cimenteries mais le prix de la tonne de ciment reste le même, il y a forcément quelque chose à faire à ce niveau.

Ouagadougou n'a qu'un seul poumon vert, le parc Bangr-Wéogo, et tous ceux qui résident non loin vous diront tout le bien que cela leur procure sur le plan du microclimat. La ceinture verte prévue autour de Ouaga n'est pas effective et est malheureusement détournée de sa fonction initiale. Les espaces verts prévus dans les lotissements sont ensuite morcelés et/ou détournés de leur



affectation. Peut-on vivre dans une ville sans espaces verts ? Qu'à cela ne tienne, il faut que la population en prenne conscience et accepte de planter également des arbres. Combien en ont devant chez eux ou dans leurs cours ? On ne plante pas d'arbres mais on aime bien s'asseoir sous celui du voisin (rires). La prise de conscience doit être individuelle et collective. Les décideurs doivent aussi se faire accompagner par des professionnels afin qu'ils les guident et les conseillent sur les meilleures pratiques en matière de gestion des villes.

Quels sont, selon vous, les principaux défis en matière de développement urbain pour la région ouest de l'Afrique, et comment votre mandat de vice-président entend-il y répondre ?

Sans être expert dans le domaine de l'urbain, je dirais que les principaux défis sont, entre autres, la mobilité urbaine. Nos villes sont surpeuplées de véhicules à forte émission de gaz. Il faudra, sur le moyen terme, aller vers des énergies vertes et diversifier l'offre de transports urbains, faciliter les échanges de flux. L'autre axe serait de valoriser les compétences locales en matière d'architecture et d'urbanisme. Mal-

heureusement beaucoup de projets sont conçus ailleurs et réalisés dans nos pays sous prétexte de la source de financement. Or nous avons des compétences locales riches et éprouvées. Les décideurs doivent faire confiance aux architectes africains. Pour preuve, le prix Pritzker 2024 a bien été donné à un Burkinabè (Francis Kéré, Ndlr), par exemple, et cela a fait la fierté de tout le continent.

Troisième défi est l'accès au logement. Avec 50 % de la population vivant en ville d'ici 2050, il ne sera pas facile de se loger. Il faudra travailler à rendre le logement accessible, disponible et maîtriser, voire arrêter l'étalement urbain horizontal.

Le dernier défi, non moins important, auquel je pense serait d'être en phase avec la transition écologique qui vise à mettre en place un modèle de développement résilient et durable qui repense nos façons de consommer, de produire, de travailler et de vivre ensemble.

Au niveau de l'AUA, nous faisons un plaidoyer dans ces directions justement. Valoriser les compétences locales à travers des conférences, des formations, des communications. Nous organisons des concours d'idées sur les enjeux actuels (le dernier a porté sur l'habitat d'urgence). Nous travaillons aussi à une collecte

et diffusion du riche patrimoine culturel africain.

Nous devons éveiller les consciences car notre profession est déclarée d'utilité publique et nous avons une responsabilité sociale. Dixit Dominique Gauzin-Müller : « L'architecture est un acte politique, social et environnemental. »

Comment, selon vous, on peut intégrer des solutions basées sur la nature dans l'architecture et l'urbanisme pour atténuer les îlots de chaleur et améliorer la gestion des eaux pluviales dans les villes ouest-africaines ?

Pour améliorer le confort dans notre région soudano-sahélienne, vous pouvez :

- Utiliser des matériaux adaptés comme le bloc de terre comprimée ou la brique latéritique taillée à la place des parpaings de ciment. La Terre possède une bonne inertie thermique et agit comme un régulateur thermique naturel ;
- Faire un double mur avec lame d'air au milieu ;
- Avoir un plafond haut car l'air chaud va toujours vers le haut ;
- Avoir des ouvertures au bon endroit pour faciliter la ventilation transversale ;



- Protégez votre toiture si vous avez une dalle car dans notre région subsaharienne les maisons chauffent beaucoup par le toit ;
- Planter des arbres d'ombrage qui vont briser le vent et atténuer l'ensoleillement. Les cocotiers sont beaux mais ne donnent pas d'ombre.

En somme, consultez toujours un architecte pour vous conseiller car chaque site, chaque projet est particulier et différent.

En ce qui concerne les eaux pluviales, je pense qu'il faut plutôt laisser la nature jouer son rôle. Les eaux suivent toujours, par gravitation, un chemin naturel lié aux courbes de niveaux des sols. L'eau ne monte pas, elle descend toujours vers un point bas. Il faut juste la canaliser vers le bon endroit et surtout ne pas être sur son chemin.

Y a-t-il, à votre avis, des innovations en matière de matériaux de construction et de conception architecturale qui permettraient de rendre les bâtiments plus résilients aux phénomènes climatiques extrêmes tout en étant accessibles économiquement ?

Qui dit innovation dit recherche ou technologie. La problématique du climat n'est pas la même en Europe que chez nous. Eux, ils veulent se protéger du froid, ils ont donc inventé toutes sortes de matériaux d'isolation à cet effet. Nous on veut se protéger de la chaleur et c'est là tout le défi.

Je dirais qu'il faut plutôt revenir à nos fondamentaux, c'est-à-dire la TERRE, au moins pour l'habitat et pourquoi pas pour les bâtiments à usage de bureaux de moyenne importance. Malheureusement, ce matériau n'est pas vulgarisé par une politique nationale et est difficile d'accès. Ce qui rend son utilisation légèrement plus chère.

Les solutions techniques telles que les double-murs (parpaings, parpaing-brique de terre) avec vide intérieur sont efficaces mais ne sont pas forcément économiques. Nous avons la brique H développée au Mali qui est une brique de ciment en



forme de H et remplie de terre, mais ce concept n'a pas trop prospéré au Burkina faute peut-être de vulgarisation.

En matière de conception, l'architecte conçoit toujours selon le milieu d'implantation. Il est la personne la mieux indiquée pour proposer un projet qui tient compte justement des différents aspects tels que l'orientation, l'exposition, la ventilation, le confort, l'ergonomie, la fonctionnalité, la culture du milieu, etc.

Comment l'architecture africaine peut-elle puiser dans les savoir-faire traditionnels, en s'appuyant sur les matériaux locaux et les techniques ancestrales, pour proposer des solutions innovantes en matière de durabilité ?

Je pense que ma réponse plus haut sur la terre répond à votre question. Le confort dans une maison en terre, quelle que soit la période de l'année, est incontestablement meilleur. Sa bonne inertie lui permet d'absorber la chaleur extérieure dans la journée et de la restituer lentement le soir. Le défi actuel est de pouvoir rendre cela accessible à tous, de briser les idées reçues, d'assurer la pérennité des ouvrages, d'assurer les contraintes techniques telles que les réseaux de fils encastrés.

À votre avis, les formations en architecture dans la région ouest-africaine permettent-elles de préparer les futurs professionnels à faire face aux

défis de la résilience urbaine et de la durabilité ? Quelles suggestions à faire pour améliorer ces formations ?

Oui tout à fait ! Les programmes de formation doivent être en phase avec les réalités actuelles de nos villes et des populations. Les étudiants apprennent le passé, le présent et maintenant le futur avec par exemple le BIM et l'IA.

Au niveau de la sous-région, il faut dire que les Ordres de l'espace UEMOA travaillent depuis plus d'un an sur un guide référentiel de formation en architecture. Il permettra de donner les lignes directrices en matière de formation. Ce guide comportera bien sûr des améliorations en lien avec le contexte actuel.

Quels sont les rêves que vous nourrissez en tant qu'architecte pour les villes africaines pour le futur ?

La ville africaine ne doit pas être un copié-collé de grandes villes occidentales sans âme avec que des grands immeubles vitrés. Elle doit refléter nos valeurs culturelles tout en étant moderne. Utiliser la technologie tout en s'inspirant de notre culture pour faire des projets originaux à travers lesquels chacun pourra se reconnaître. Le seul avantage d'être en voie de développement est que nous pouvons capitaliser les erreurs de ceux plus développés afin de ne pas retomber dans les mêmes dérives urbaines.

Entretien réalisé par la rédaction

GABON

Vers une modernisation des ouvrages d'art ferroviaires

La Société d'exploitation du Transgabonais (Setrag) a lancé, le vendredi 29 août 2025, une importante opération de rénovation de ses ouvrages d'art ferroviaires. Inscrite dans le programme national de modernisation du réseau, cette initiative a débuté par les travaux du pont Assango, près de la station d'Andem. Objectif : renforcer la sécurité, la fiabilité et la durabilité du principal axe ferroviaire du pays.



Le vendredi 29 août 2025, la Société d'exploitation du Transgabonais (Setrag) a donné le coup d'envoi d'une vaste opération de renouvellement de ses ouvrages d'art ferroviaires. Cette initiative s'inscrit dans le cadre du programme national de modernisation du réseau, piloté par le gouvernement gabonais. Le premier chantier a été lancé sur le pont Assango, situé près de la station d'Andem (PK56), marquant le début d'une série d'interventions prévues entre Owendo et Franceville.

Avant le démarrage des travaux, Arnaud Mamboundou, chef de chantier spécialisé dans les travaux en hauteur, et Franck Junior Boulengui Dianga, responsable des interven-

tions sur les ouvrages d'art, ont rappelé les consignes de sécurité à leurs équipes avant qu'elles se rendent sur le site.

Selon Arnaud Mamboundou, les travaux consistent en une refonte complète du plancher ferroviaire, incluant le remplacement intégral des traverses et des rails.

« Nous commençons par substituer les traverses en bois de type 60, puis nous installons de nouveaux rails, plus résistants et plus sûrs », a-t-il expliqué.

Le projet suit une progression méthodique : retrait des anciennes traverses, installation de nouvelles traverses en bois, puis pose de rails U60, plus performants que les précédents U50.

« Cette transition du rail U50 au U60 implique une refonte totale de l'infrastructure. Les nouveaux rails exigent des fixations adaptées, un renforcement des structures et des contrôles précis des supports », détaille M. Boulengui Dianga.

Cette approche intégrée vise à garantir la sécurité des convois et la longévité des infrastructures, notamment sur les tronçons les plus sensibles du réseau.

Pourquoi maintenir les traverses en bois ?

Une question récurrente concerne le maintien de traverses en bois sur certains ouvrages, alors que le béton est de plus en plus utilisé ailleurs.

« Sur les ponts, il est essentiel de conserver une certaine souplesse structurelle. Les traverses en bois absorbent mieux les vibrations et facilitent la maintenance », justifie M. Boulengui Dianga. Il précise que leur durée de vie, estimée à dix ans, reste adaptée aux besoins actuels, en attendant une modernisation plus poussée.

Le pont Assango n'est que le premier d'une série de cinq ouvrages prioritaires identifiés entre Assango et Ntoum. Ces structures, parfois âgées de plusieurs décennies, supportent quotidiennement le passage de trains transportant des milliers de tonnes de marchandises.

« Nous avons recensé plusieurs ponts nécessitant une intervention rapide. Après Assango, nos équipes interviendront sur quatre autres sites. Le rythme dépendra des contraintes techniques propres à chaque ouvrage », a ajouté le chef de chantier.

La durée des travaux sera ajustée selon l'avancement de chaque étape.

Un chantier stratégique pour le pays

Au-delà de sa dimension technique, ce programme s'inscrit dans la volonté du gouvernement gabonais de moderniser les infrastructures ferroviaires nationales. Le Transgabonais, colonne vertébrale du transport intérieur, joue un rôle



économique majeur en assurant la circulation de marchandises stratégiques — minerais, bois, produits industriels — et de milliers de passagers chaque semaine.

« Ce renouvellement renforce la sécurité des convois, la régularité du trafic et la confiance des usagers. C'est un bénéfice partagé par tous : passagers, entreprises et État », souligne Franck Junior Boulengui Dianga.

Formation, sécurité et coordination : les piliers du projet

Pour mener à bien ce chantier ambitieux, Setrag a mis en place une coordination étroite entre ses équipes techniques et ses relais locaux. Des formations régulières sont dispensées aux agents, notamment en matière de sécurité, de gestion

des travaux en hauteur et de manipulation des nouveaux matériaux.

« Travailler sur un ouvrage d'art demande rigueur, expérience et préparation. Nos agents sont formés pour intervenir dans les meilleures conditions », insiste Arnaud Mamboundou.

Ce programme de renouvellement marque une étape décisive pour la Setrag et pour l'ensemble du réseau ferré gabonais. Il traduit une volonté affirmée : offrir un transport ferroviaire plus sûr, plus moderne et durable. À mesure que les travaux progresseront sur d'autres ponts du tracé, les usagers et les partenaires économiques du Transgabonais pourront mesurer les bénéfices concrets d'un réseau renforcé et adapté aux exigences du transport moderne.

Gabonews



ÉTHIOPIE

Inauguration du plus grand barrage d'Afrique, symbole d'une nouvelle ère énergétique

Après quatorze années de travaux titanesques, l'Éthiopie a inauguré le Grand barrage de la Renaissance (GERD), le plus vaste ouvrage hydroélectrique du continent africain. Érigé sur le Nil Bleu, ce projet de plus de 5 milliards de dollars marque une étape décisive pour l'autonomie énergétique du pays, tout en ravivant les inquiétudes de l'Égypte et du Soudan, situés en aval.

L'Éthiopie a célébré, mardi 9 septembre, l'inauguration officielle du Grand barrage de la Renaissance (GERD), un projet colossal devenu un symbole de fierté nationale et de souveraineté technologique. La cérémonie, organisée à Addis-Abeba en présence de plusieurs dirigeants africains, a été marquée par des festivités populaires retransmises à la télévision nationale, mêlant feux d'artifice et spectacles de drones.

Conçu pour transformer durablement le paysage énergétique du pays, le barrage de la Renaissance est désormais le plus puissant d'Afrique et se classe au quinzième rang mondial. Situé sur le Nil Bleu,

dans le nord-ouest du pays, près de la frontière soudanaise, l'ouvrage affiche des dimensions impressionnantes : 170 mètres de hauteur, près de deux kilomètres de largeur et une capacité totale de 74 milliards de mètres cubes. Il a été réalisé par l'entreprise italienne Webuild (ex-Salini Impregilo).

Le barrage devrait produire 5 150 mégawatts d'électricité, soit plus du double de la capacité nationale actuelle. Un potentiel qui permettra non seulement de mettre fin aux fréquentes coupures d'électricité, mais aussi de favoriser l'industrialisation et la transition énergétique du pays, déjà engagé dans une politique d'interdiction des véhicules à

essence. Selon le Premier ministre Abiy Ahmed, le projet représente une « grande réussite pour toutes les personnes noires » et prouve que « l'Afrique peut accomplir des exploits technologiques majeurs ».

Un moteur pour le développement national et régional

Pour un pays où près de 45 % des 130 millions d'habitants n'ont pas encore accès à l'électricité, le GERD est porteur d'un immense espoir. Il devrait changer la vie de 30 à 40 millions d'Éthiopiens, selon Pietro Salini, PDG de Webuild, qui a salué « la transformation d'un rêve en réalité ».



À terme, Addis-Abeba ambitionne d'exporter une partie de cette énergie vers ses voisins, générant plus d'un milliard de dollars de recettes par an. Le président sud-soudanais Salva Kiir a d'ailleurs annoncé son intention de signer un accord d'achat d'électricité avec l'Éthiopie, ouvrant la voie à une coopération énergétique renforcée dans la région.

Des tensions persistantes avec l'Égypte et le Soudan

Malgré la fierté nationale et les promesses de développement, le barrage demeure au centre de vives tensions diplomatiques. L'Égypte, dépendante du Nil pour 97 % de ses besoins en eau, redoute une réduction des débits et qualifie le projet de « menace existentielle ». Son président, Abdel Fattah Al-Sissi, a prévenu que Le Caire ne « fermerait pas les yeux sur ses droits hydriques ».

Le Soudan, pour sa part, exprime également ses inquiétudes quant à l'impact du barrage sur la régulation du fleuve.

Addis-Abeba se veut rassurante : les autorités éthiopiennes affirment

que le barrage n'affectera pas le débit du Nil et qu'il « libère de l'eau pour produire de l'énergie, sans en consommer ». Plusieurs médiations internationales, menées ces dernières années par les États-Unis, la Banque mondiale, l'Union africaine et d'autres partenaires, n'ont cependant pas permis d'aboutir à un consensus.

Un symbole africain de souveraineté et d'ambition

Au-delà des controverses, le Grand barrage de la Renaissance illustre la volonté de l'Éthiopie de s'affirmer comme une puissance régionale et

de maîtriser ses ressources naturelles. Ce chantier, lancé en 2011 et financé en grande partie par des fonds locaux, incarne aussi une fierté continentale : celle d'un pays africain capable de concevoir, financer et achever l'un des plus grands ouvrages hydrauliques du monde.

Comme l'a résumé le Premier ministre Abiy Ahmed lors de la cérémonie d'inauguration : « Le barrage de la Renaissance est une preuve que l'Afrique peut se hisser à la hauteur de ses ambitions et tracer son propre destin. »

Source : AFP/Africanews/Africa radio/Le Monde

Résumé technique du GERD :

- Nom complet : Grand barrage de la Renaissance éthiopienne (GERD)
- Localisation : Nil Bleu, région de Benishangul-Gumuz, nord-ouest de l'Éthiopie
- Début des travaux : 2011
- Inauguration : septembre 2025
- Coût estimé : entre 4 et 5 milliards de dollars
- Dimensions : 170 m de haut, 1,8 km de large
- Capacité de stockage : 74 milliards de m³
- Puissance installée : 5 150 MW
- Retombées attendues : +100 % de la capacité électrique nationale
- 1 milliard \$ de recettes annuelles d'exportation



ALGERIE

Mise en place d'un plan d'urgence pour moderniser les transports et réduire les accidents de la route

L'Algérie s'est dotée d'un plan pour moderniser les transports et lutter contre les accidents de la route. Alger entend ainsi répondre à la recrudescence des accidents de la route. La Protection civile a enregistré durant la période du 17 au 23 août 2025, 1650 accidents faisant 45 décès et 2258 blessés.

L'Algérie s'est dotée d'un plan pour moderniser les transports et lutter contre les accidents de la route. Alger entend ainsi répondre à la recrudescence des accidents de la route. La Protection civile a enregistré durant la période du 17 au 23 août 2025, 1650 accidents faisant 45 décès et 2258 blessés.

Le mardi 26 août 2025, le gouvernement algérien a égrené dans un communiqué une série de mesures d'urgence destinées à moderniser le secteur des transports et à renforcer la sécurité routière.

Ces mesures prévoient notamment

l'importation immédiate de 10 000 bus pour renouveler le parc vieillissant et l'approvisionnement intensif en pièces détachées, notamment en pneumatiques.

Une nouvelle législation sur la circulation sera prochainement soumise en Conseil des ministres. Elle prévoit un encadrement plus strict de l'obtention du permis de conduire et un suivi régulier des conducteurs, avec des tests de dépistage de drogues et de substances psychotropes. En cas d'accident, la responsabilité civile sera élargie à tous les acteurs impliqués : les chauffeurs, les gestionnaires routiers, les écoles de conduite et les centres de contrôle technique pourront être tenus responsables en cas d'accident.

Ces mesures ont été prises à la suite d'un rapport hebdomadaire de la Protection civile indiquant 45 morts et 2258 blessés engendrés par 1650 accidents de circulation qui se sont produits entre le 17 et le 23 août 2025. Cette situation pourrait être

due à l'ancienneté du parc de bus, dont plus de la moitié a dépassé les deux décennies, entraînant des problèmes significatifs liés à la sécurité et au confort des voyageurs.

Pour y remédier, l'État a lancé plusieurs initiatives visant à rajeunir et à moderniser ce sous-secteur, grâce notamment à une loi autorisant l'importation de bus de moins de cinq ans. L'État a également mis en place des mesures d'incitation dans l'espoir d'encourager le développement de l'industrie automobile locale, afin de renforcer durablement le réseau national de transport collectif.

Il est à noter que récemment, l'Algérie a mis en place un projet de modernisation de son parc national de bus. Le ministre des Transports, Saïd Sayoud, indique qu'une première étape prévoit le renouvellement de 5400 bus âgés de plus de 30 ans dans les six mois à venir.

Source : Agence Ecofin



MAROC

Casablanca mise sur l'hygiène urbaine avec des toilettes publiques gratuites et connectées

Après une phase pilote concluante, la commune de Casablanca a lancé un vaste programme de sanitaires publics gratuits, accessibles et durables. Ce projet, fondé sur une gestion intelligente et un haut niveau d'hygiène, marque une nouvelle étape dans la modernisation des services urbains de la capitale économique marocaine.

La capitale économique du Maroc vient d'inaugurer une nouvelle génération de toilettes publiques gratuites, propres et durables, accessibles à tous les citoyens et visiteurs. Cette initiative, issue d'une phase expérimentale rigoureuse, illustre la volonté de la commune de Casablanca de faire de la ville un modèle de propreté, de modernité et de durabilité.

Ces installations modernes répondent aux standards internationaux les plus récents en matière d'hygiène et de confort. Elles comprennent des cabines séparées pour hommes et femmes, des équipements adaptés aux enfants et aux personnes en situation de handicap, ainsi que des dispositifs

de ventilation, de sécurité incendie et de vidéosurveillance extérieure. L'éclairage, pensé pour le confort et la sécurité, garantit une utilisation sereine, même en soirée.

Le service de nettoyage et de désinfection est assuré par des agents spécialisés suivant des protocoles stricts, garantissant ainsi un niveau sanitaire optimal. Les sanitaires sont ouverts de 8 h 00 à 20 h 00 en période normale et jusqu'à 22 h 00 pendant la saison touristique, afin de répondre aux besoins des habitants et des visiteurs.

Sur le plan de la gestion, la commune mise sur un modèle novateur et durable combinant technologies connectées et financement partiel via des espaces publicitaires. Ce système intelligent permet un suivi en temps réel du fonctionnement et de la maintenance, assurant la continuité du service et la pérennité des installations. Leur implantation stratégique dans les places publiques, parcs, gares et zones à forte affluence facilite l'accès pour tous, tout en contribuant à l'embellissement et à la modernisation des espaces urbains.

Ce projet s'inscrit dans une vision

globale de métropole durable et inclusive, où le confort des citoyens, la salubrité et le respect de l'environnement constituent des priorités. Casablanca entend ainsi répondre à des enjeux quotidiens souvent négligés dans la gestion urbaine, en plaçant la dignité et la qualité de vie au cœur de ses politiques publiques. Inspirée par cette initiative, la ville de Rabat prévoit elle aussi de moderniser ses infrastructures sanitaires. La Société Rabat Aménagement a récemment lancé un appel d'offres pour l'installation de 11 sanitaires publics automatiques monoblocs, répartis dans les zones à forte fréquentation, avec un budget total de 21 millions de dirhams. Ces équipements répondront aux mêmes exigences de confort, d'hygiène et de résistance aux actes de vandalisme. Avec ce projet exemplaire, Casablanca se positionne comme une pionnière dans la modernisation des services urbains au Maroc et en Afrique du Nord, démontrant qu'un service public de proximité peut allier gratuité, qualité et durabilité.

Sources : Hespres / Casablancacity.ma



MOBILITÉ DURABLE

Le Maroc accélère sa transition vers un avenir intégré à l'horizon 2030

À travers de vastes chantiers ferroviaires, la modernisation du transport aérien et une planification urbaine tournée vers l'intelligence et la durabilité, le Maroc intensifie sa transition vers une mobilité plus verte et intégrée. À l'approche de la Coupe du monde 2030, que le Royaume coorganisera, le pays s'affirme comme un modèle régional de transformation des systèmes de transport.



C'est dans ce contexte qu'a eu lieu, mi-octobre 2025, à l'université privée de Fès, le séminaire international intitulé « Accessibilité et mobilité dans les zones urbaines et périurbaines : défis et opportunités pour les villes de demain ». L'événement a réuni le ministre de l'Équipement et de l'Eau, Nizar Baraka, et le ministre du Transport et de la Logistique, Abdessamad Kayouh, qui ont présenté les grandes lignes d'une politique nationale ambitieuse, reposant sur une synergie entre infrastructures modernes, innovation technologique et durabilité environnementale.

Sous la conduite du roi Mohammed VI, la mobilité durable s'est imposée comme un pilier essentiel de la stratégie nationale de développement. Selon Nizar Baraka, cette orienta-

tion s'inscrit dans une vision d'ensemble articulant modernisation des réseaux, efficacité énergétique et inclusion sociale.

« *Le Maroc œuvre à moderniser ses réseaux de transport, à développer des systèmes publics performants et à intégrer les nouvelles technologies afin de réduire son empreinte carbone* », a-t-il déclaré à l'ouverture du séminaire.

Le ministre a souligné que la mobilité ne se limite pas au simple transport des personnes ou des biens : elle constitue, selon lui, un droit fondamental et un levier de justice sociale, de croissance économique et de durabilité environnementale. Dans un contexte mondial marqué par une urbanisation rapide, les défis — congestion, pollution, pression foncière — sont nombreux, mais les opportunités le sont tout autant.

De son côté, Abdessamad Kayouh a estimé que le Maroc aborde une phase cruciale de son développement. À l'approche de la Coupe du monde 2030, le Royaume entend prouver sa capacité à mettre en place un système de mobilité intégré, sûr et innovant, à la hauteur de ses ambitions économiques et logistiques.

« *Le Maroc a connu de profondes transformations dans le domaine du transport et de la mobilité, notamment en matière de connectivité interurbaine et de circulation des personnes et des marchandises* », a rappelé le ministre. Ces avancées s'inscrivent dans une vision nationale cohérente, visant à doter le pays d'infrastructures modernes et durables, capables de soutenir à la fois son essor territorial et son attractivité internationale.

Le réseau ferroviaire illustre parfaitement cette dynamique. Après le succès du train à grande vitesse Tanger-Casablanca, le lancement du tronçon Kénitra-Marrakech, long de 430 kilomètres, marque une nouvelle étape dans la liaison entre le nord, le centre et le sud du pays. Parallèlement, le projet du Réseau express régional (RER) de Casablanca apporte une réponse concrète aux enjeux de la mobilité urbaine, offrant une alternative durable aux déplacements quotidiens dans la principale métropole marocaine.

Le transport aérien connaît, lui aussi, une profonde modernisation. Le Maroc ambitionne d'atteindre une capacité de 80 millions de passagers par an d'ici 2030, tout en consolidant le rôle de l'aéroport Mohammed V de Casablanca comme hub majeur reliant l'Afrique au reste du monde. L'expansion de la flotte de Royal Air Maroc accompagne cette dynamique, avec pour objectif de renforcer la connectivité nationale et de soutenir la compétitivité régionale. Dans le même esprit, le ministère du Transport mise sur la création de zones logistiques périphériques, telles que celle de Ras El Ma à Fès (32 hectares), afin de désengorger les centres urbains, fluidifier la distribution des marchandises et améliorer l'accès aux marchés et zones commerciales.



Le gouvernement prépare également un cadre stratégique de long terme : la Charte nationale pour la mobilité durable et inclusive à l'horizon 2035. Celle-ci vise à coordonner l'action des acteurs publics et privés, à promouvoir une planification intégrée et à encourager l'innovation technologique au service des citoyens.

Cette démarche s'inscrit pleinement dans la dynamique mondiale de la mobilité durable. Comme l'a rappelé Nizar Baraka, « les défis de la mo-

bilité sont universels et nécessitent des réponses collectives et coordonnées ». Le séminaire de Fès, inscrit au programme officiel de l'Association mondiale de la route (AIPCR) et organisé en partenariat avec l'université privée de Fès (UPF) et l'Association marocaine permanente des congrès de la route (AMPCR), illustre cette volonté d'ouverture et de coopération internationale.

Source : Hespess



MAROC / CAN 2025

9 stades ultramodernes pour accueillir l'Afrique avant le Mondial 2030

À moins d'un an de la Coupe d'Afrique des nations 2025, le Maroc s'apprête à offrir un spectacle à la hauteur de ses ambitions. En prévision également de la Coupe du monde 2030, qu'il co organisera avec l'Espagne et le Portugal, le Royaume chérifien a entrepris une modernisation sans précédent de ses infrastructures sportives. Neuf stades, répartis dans six villes, sont désormais prêts à accueillir les grandes nations africaines du football.

À l'approche de la Coupe du monde 2030, que le Maroc organisera aux côtés de l'Espagne et du Portugal, le Royaume a lancé une véritable révolution infrastructurelle, avec l'ambition de bâtir les meilleurs stades du continent. Première étape de cette

transformation : la Coupe d'Afrique des nations (CAN) 2025, dont le pays sera l'hôte dans quelques mois. Neuf enceintes, réparties dans six villes, sont désormais prêtes à accueillir la compétition — une première dans l'histoire du tournoi.





COUPE D'AFRIQUE DES NATIONS

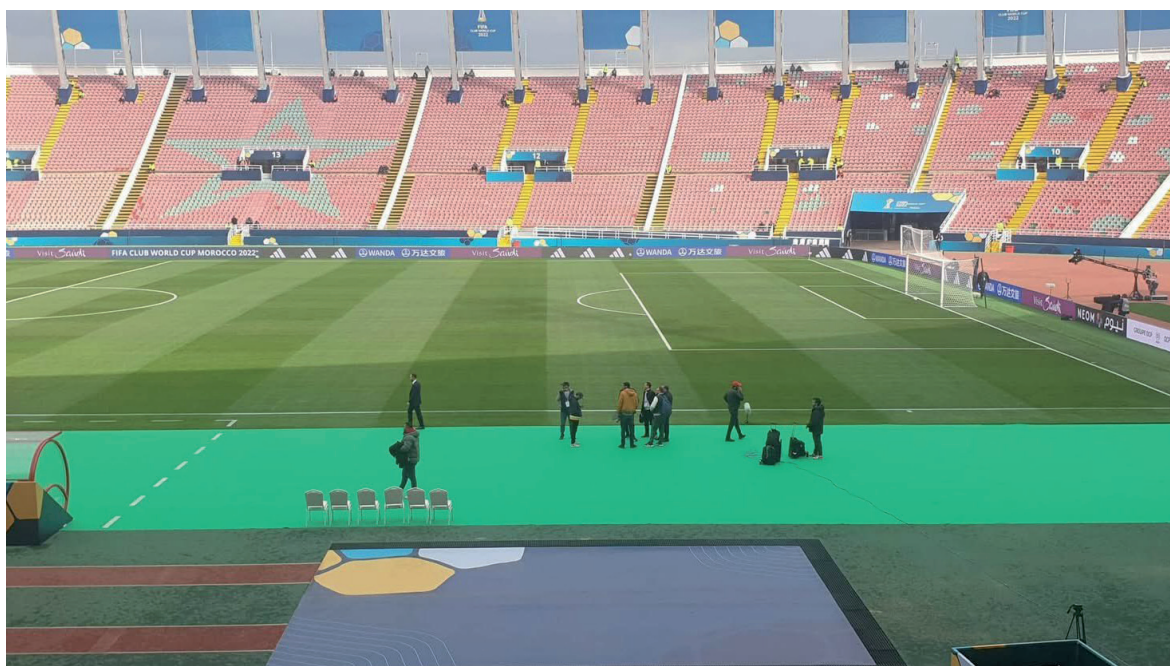
Stade Prince Moulay Abdellah (Rabat)



Fierté de la capitale politique, le Stade Prince Moulay Abdellah, construit en 1983, a connu de multiples rénovations pour rester au niveau des plus grandes enceintes africaines. Pour la CAN 2025, les travaux ont porté sur l'installation d'une pelouse hybride de dernière génération, la modernisation des gradins, la rénovation des loges VIP

et la mise à jour complète des espaces médias. Habitué aux grands rendez-vous, le stade a accueilli la finale de la CAN féminine 2022 et des matchs de la Coupe du monde des clubs 2023. Il abrite également les rencontres du FAR Rabat et figure parmi les stades retenus pour le Mondial 2030, où il accueillera le match d'ouverture.

Le Maroc y disputera un match de qualification à la Coupe du monde 2026 contre le Niger le 5 septembre, marquant sa réouverture officielle. Capacité : 53 000 places - Date de livraison : août 2025
Équipes à la CAN : Maroc (3 matchs), Comores, Mali, Zambie, un 8e, un quart, une demi-finale et la finale.



Grand Stade de Marrakech

Inauguré en 2011, le Grand Stade de Marrakech, niché au pied de l'Atlas, est l'un des joyaux du Maghreb. Pour la CAN 2025, la « Ville ocre » a modernisé la sécurité, les vestiaires et les loges VIP. Déjà hôte de rencontres de Ligue des cham-

pions africaine et de la Botola Pro avec le Kawkab Marrakech, le stade accueillera plusieurs grandes nations pendant la phase de groupes, promettant une affluence record dans une ville réputée pour sa ferveur.

Capacité : 45 000 places – Date de livraison : 10 juin 2025

Équipes : Angola (2), Zimbabwe (2), Afrique du Sud (2), Côte d'Ivoire (3), Gabon, Cameroun, Mozambique, un 8e, un quart de finale.



Stade Mohammed V (Casablanca)

Véritable symbole du football marocain, le mythique Stade Mohammed V, surnommé « Donor » par les Casablancais, a été entièrement modernisé pour la CAN 2025. Construit en 1955, il bénéficie désormais de tribunes rénovées, d'un éclairage LED aux normes internationales et d'espaces médias de haut niveau. Domicile du Raja et du Wydad, ce stade bouillonne les soirs de match et a déjà accueilli de prestigieux tournois, dont le Mondial des clubs. Capacité : 67 000 places – Date de livraison : opérationnel avant 2025
Équipes : Mali, Zambie, Comores (2), Burkina Faso, Guinée équatoriale, Soudan (2), un 8e, petite finale.



Stade Moulay El Hassan (Rabat)

Portant le nom du prince héritier, le stade Moulay El Hassan a été intégralement rénové. Sa capacité passe désormais à 22 000 places, avec une toiture neuve, une pelouse haut de gamme et un éclairage LED dernier cri. Prévu également pour le Mondial 2030, il pourra accueillir des compétitions d'athlétisme. Domicile du FUS Rabat, il se transforme en enceinte polyvalente et moderne.

Capacité : 22 000 places – Date de livraison : fin août 2025

Équipes : Algérie (3), Mozambique, Soudan, Burkina Faso, un 8e.



Stade Al Barid (Rabat)

Nouvelle infrastructure de la capitale, le Stade Al Barid séduit par son confort et son architecture compacte. Construit

spécialement pour la CAN 2025, il est destiné aux matchs de groupes et offrira une ambiance intimiste et chaleureuse.

Capacité : 18 000 places - Date de livraison : fin août 2025

Équipes : RD Congo (2), Bénin, Botswana, Ouganda, Tanzanie, un 8e.



Stade Adrar (Agadir)

Inauguré en 2013, le Stade Adrar, fierté du Sud marocain et antre de la Jeunesse Sportive d'Agadir, a été modernisé pour répondre aux standards internationaux. Les travaux ont concerné les accès, la

sécurité et les espaces médias. Déjà hôte de la CAN U17 et du Mondial des clubs, il figure parmi les stades retenus pour le Mondial 2030.

Capacité : 45 000 places - Date de livraison : 10 juin 2025

Équipes : Gabon (2), Cameroun (2), Mozambique (2), Égypte (3), Angola, Zimbabwe, Afrique du Sud, un 8e, un quart.



Stade du Complexe sportif de Fès

Inauguré en 2007, le Stade de Fès est une référence dans le centre du pays. Domicile du MAS Fès, il a déjà accueilli des finales de Coupe du Trône et des matchs de Botola.

Pour la CAN 2025, il a bénéficié d'une pelouse améliorée et d'un réaménagement des tribunes. Il figure également parmi les sites du Mondial 2030.

Capacité : 45 000 places - Date de livraison : 10 juin 2025

Équipes : Nigeria (3), Ouganda, Tanzanie, Tunisie, un 8e.



Stade Ibn Batouta (Tanger)



Avec ses 75 600 places, le Grand Stade de Tanger, baptisé du nom du célèbre explorateur Ibn Batouta, est l'une des plus grandes enceintes d'Afrique. Construit en 2011, il a été transformé pour rapprocher les tribunes du terrain, supprimant la piste d'athlétisme. Hôte de la Supercoupe d'Espagne et du Mondial des clubs, il jouera un rôle central pour la CAN 2025 et la Coupe du monde 2030, avec une capacité appelée à approcher les 100 000 places.

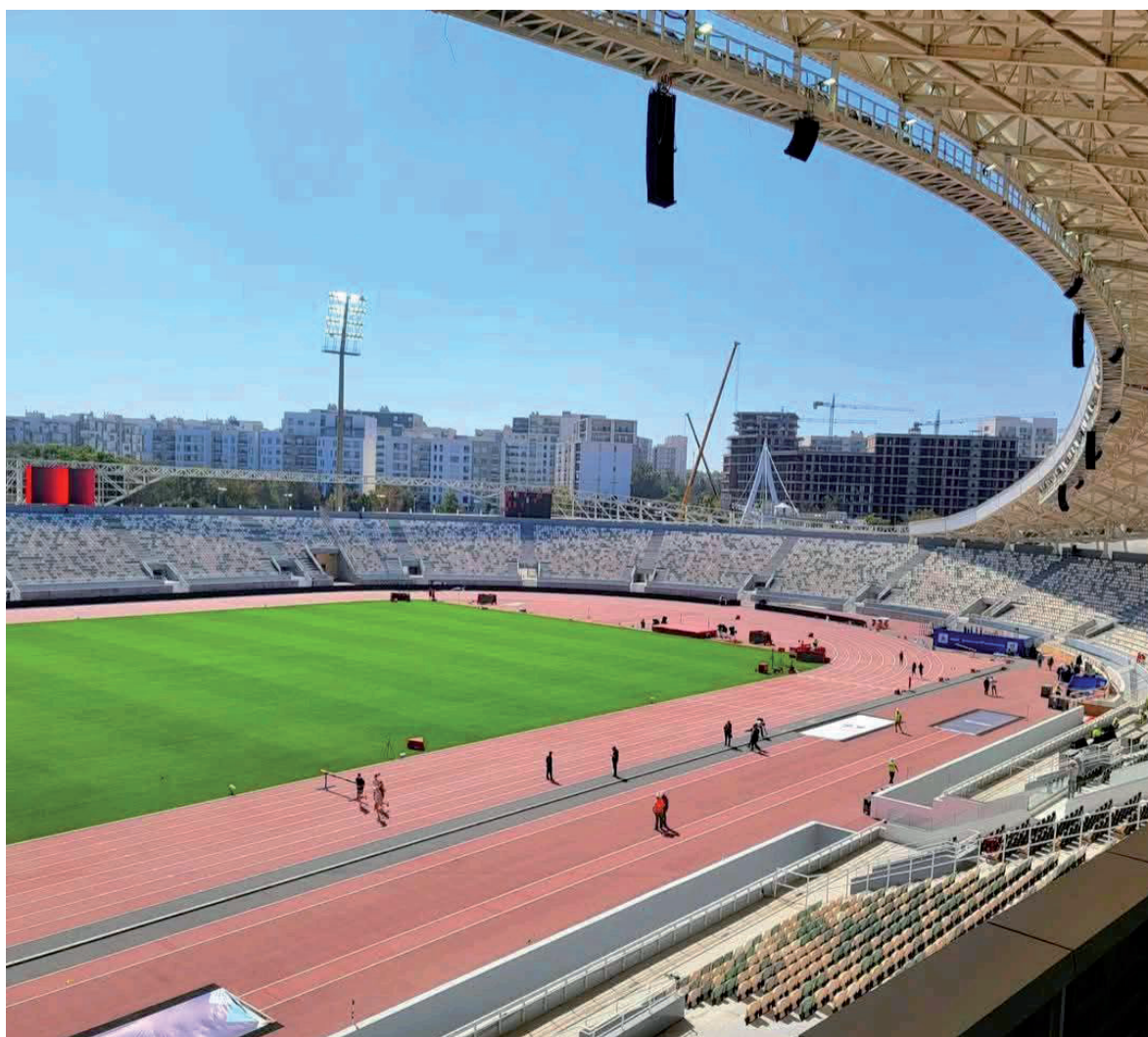
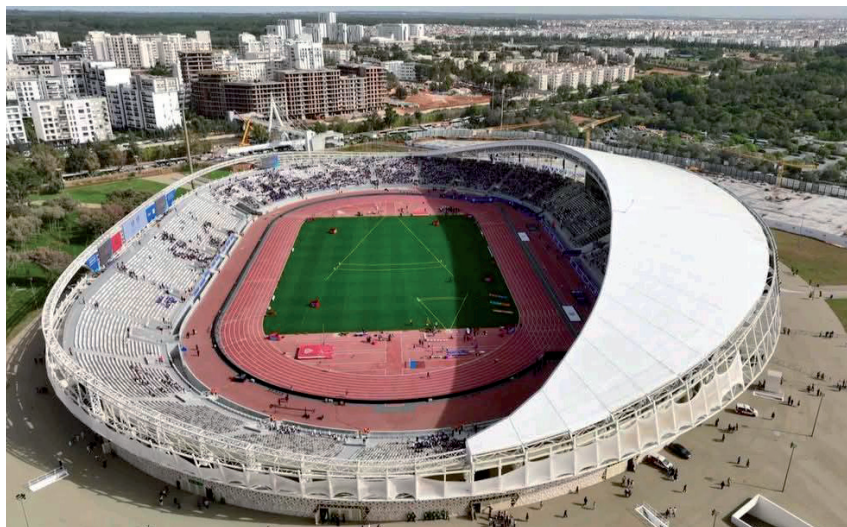
Capacité : 75 600 places - Date de livraison : septembre 2025

Équipes : Sénégal (3), Botswana, RD Congo, Bénin, un 8e, un quart, une demi-finale.

Stade Olympique de Rabat (Annexe Moulay Abdellah)

Annexe du complexe Moulay Abdellah, le Stade Olympique est une enceinte plus intime mais entièrement modernisée. Avec ses 21 000 places, il offrira une atmosphère proche du terrain, idéale pour les matchs de groupe. Capacité : 21 000 places – Date de livraison : août 2025 Équipes : Tunisie (2), Ouganda, Tanzanie, Bénin, Botswana.

Source : Afrik-foot.com



EGYPTE

Deux milliards de dollars pour construire un complexe pétrochimique stratégique sur le canal de Suez

Mercredi 22 octobre 2025, l'Autorité du canal de Suez (SCA) a déclaré avoir conclu un partenariat stratégique d'une valeur de 2 milliards de dollars avec la société Anchorage Investments en vue de la réalisation d'un complexe pétrochimique à Ain Sokhna, sur le littoral de la mer Rouge.

Ce projet de grande ampleur fait partie de la stratégie nationale égyptienne pour améliorer ses compétences industrielles et établir la zone économique du canal de Suez en tant que pôle important de production et d'exportation énergétique.

D'après un communiqué de la SCA, la première étape du projet se concentrera essentiellement sur la fabrication de polypropylène, un élément crucial de l'industrie plastique, ainsi que sur l'élaboration de capacités de production d'hydrogène. Cette phase préliminaire a pour objectif de satisfaire l'augmentation de la demande en produits pétrochimiques sur les marchés à l'échelle régionale et mondiale.

La phase secondaire, dont le budget s'élève à 4,5 milliards de dollars additionnels, englobera l'installation de nouvelles installations industrielles visant à générer une large sélection de produits pétrochimiques hautement valorisés. Une propor-



tion significative de cette production sera mise à l'export, soulignant le rôle clé de l'Égypte en tant que point névralgique énergétique et logistique entre l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Europe.

Pour le président de la SCA, Osama Rabie, cet accord est un « partenariat stratégique clé pour l'avenir

industriel du pays ». Il permettra, dit-il, de créer des milliers d'emplois directs et indirects tout en stimulant la croissance économique dans la région d'Ain Sokhna.

Ce projet s'inscrit parmi d'autres investissements de grande envergure déjà initiés dans la zone économique du canal, visant à attirer des capitaux étrangers et à diversifier l'économie nationale. Face à l'augmentation de ses importations d'énergie et à la chute de sa monnaie, l'Égypte perçoit le développement de son industrie pétrochimique et hydrogène comme une stratégie clé pour booster ses exportations et consolider son indépendance énergétique.

Avec ce partenariat, Le Caire réaffirme sa volonté d'accélérer sa transition vers une économie industrielle intégrée, capable de rivaliser avec les grands pôles de production du Moyen-Orient tout en valorisant sa position géographique unique au cœur des échanges mondiaux.

Source : Entrevue.fr



NIGERIA

Le gouvernement digitalise la régulation du secteur du logement pour assainir le marché immobilier

Face à la recrudescence des litiges fonciers, qui représentent près de 65 % des affaires civiles au Nigeria, le gouvernement renforce la transparence dans le secteur immobilier. Deux plateformes numériques viennent d'être lancées pour signaler les fraudes et suivre en temps réel les projets de construction.



Au Nigeria, les litiges fonciers constituent environ 65 % des affaires civiles examinées par les tribunaux. Pour restaurer la confiance des citoyens et sécuriser leurs investissements, le gouvernement entend instaurer un secteur du logement plus transparent et crédible.

Le ministre nigérian du Logement et du Développement urbain, Ahmed Musa Dangiwa, a lancé, le mardi 26 août 2025, une plateforme numérique de signalement des fraudes immobilières. Cet outil permet aux citoyens de dénoncer les pratiques douteuses et de soumettre des preuves relatives aux litiges concernant les lotissements ou les transactions immobilières.

Développée en partenariat avec la Commission des crimes économiques et financiers (EFCC), cette

initiative s'inscrit dans la Politique nationale du logement de 2012, qui vise à renforcer la régulation et le contrôle du secteur. Selon le ministre Dangiwa, la plateforme contribuera à protéger les Nigériens contre les escroqueries et à accroître la transparence. Il a précisé que toute fraude signalée fera l'objet de poursuites, en collaboration avec les organismes professionnels, les forces de l'ordre et la justice.

En parallèle, un second dispositif a été présenté : le Contract Performance and Compliance Project Monitoring System (CPCPMS). Ce système numérique permet de suivre les projets de construction à travers un tableau de bord interactif, des indicateurs de performance des entrepreneurs, des rapports mobiles issus des chantiers et une base documentaire centralisée.

Grâce à ces deux outils, le gouvernement souhaite instaurer un environnement immobilier plus « transparent et crédible », où les Nigériens pourront investir et acquérir un logement « en toute confiance ».

Ce lancement intervient dans un contexte de forte pression sur le marché immobilier. Les litiges fonciers représentent environ 65 % des affaires civiles portées devant les tribunaux, selon le cabinet The Trusted Advisors.

Avec plus de 53 % de la population vivant en milieu urbain et un déficit de logements estimé à 28 millions d'unités, d'après Housing Finance Africa, la question foncière demeure un enjeu majeur de gouvernance, de cohésion sociale et de développement au Nigeria.

Source : Agence Ecofin

AFRIQUE

Du Cap au Caire, voyage au cœur des plus beaux campus d'Afrique en 2025

Du Cap au Caire, le continent africain abrite des universités qui allient prestige académique et splendeur architecturale. Jardins luxuriants, bâtiments historiques, paysages montagneux ou design contemporain : ces dix campus comptent parmi les plus beaux d'Afrique et qui valent le détour en 2025.



Université du Cap (Afrique du Sud)

Première institution sud-africaine, l'Université du Cap a vu le jour en 1829 comme école secondaire pour garçons avant de s'installer en 1928 sur les pentes de Devil's Peak, à Grootte Schuur.

Ses bâtiments en pierre coiffés de tuiles rouges se fondent harmonieusement dans le paysage montagneux du Cap, créant un contraste saisissant avec les sommets du Table Mountain.

Cette architecture classique confère à l'université une élégance intemporelle, qui lui vaut d'être classée parmi les plus beaux campus au monde.



2 Université de Stellenbosch (Afrique du Sud)

Fondée en 1866 sous le nom de Stellenbosch Gymnasium, cette université se niche à 50 km du Cap, sur les rives de la rivière Eerste, au cœur

de la région viticole sud-africaine. Son cadre pittoresque, dominé par des montagnes majestueuses et des vignes à perte de vue, fait de Stellen-

bosch un joyau académique et architectural.



3 Université de Pretoria (Afrique du Sud)

Créée en 1908, l'Université de Pretoria s'étend aujourd'hui sur six campus. Le principal, situé dans la capitale provinciale du Gauteng, est

célèbre pour ses jacarandas lilas qui fleurissent chaque année. Le Old Arts Building, édifié en 1910 et classé monument national en

1968, incarne l'élégance du site avec sa tour d'horloge, ses parquets d'Oregon et ses vastes pelouses entretenues.



4 Université Gaston Berger (Sénégal)

Située à 13 km de Saint-Louis, sur 240 hectares, l'Université Gaston Berger se distingue par son architecture moderne, contrastant avec le style colonial français de la ville voisine. Sa bibliothèque emblématique domine le paysage et se repère depuis la route nationale reliant Richard Toll à la Mauritanie. Les nombreuses cours ombragées en font un havre de tranquillité pour les étudiants.



5 Université du Ghana

Créée en 1948 comme affiliée à l'Université de Londres, l'Université du Ghana charme par son architecture aux murs blancs et toits rouges,

sublimée par la végétation environnante. La bibliothèque Balme, joyau du campus, est l'une des plus réputées

d'Afrique de l'Ouest. Le site a même servi de décor à plusieurs productions télévisées, dont la série ghanéenne Sun City.



6 Université d'Ibadan (Nigeria)

Première université du Nigeria, fondée également en 1948, l'Université d'Ibadan séduit par son cadre verdoyant et ses bâtiments à l'architecture coloniale. Ses jardins paisibles, ses structures aux toits rouges et son ambiance sereine en font un modèle d'excellence académique et de beauté architecturale.



7 Université Obafemi Awolowo (Nigeria)

Établie en 1961 sous le nom d'Université d'Ife, cette institution de 53 km², située à Ile-Ife, se distingue par son architecture audacieuse et sym-

bolique. Les sculptures d'illustres figures nigérianes ornent le campus, tandis que des bâtiments embléma-

tiques comme le Spider Building témoignent d'un style moderne et visionnaire.



8 Université de Lagos (Nigeria)

Nichée au cœur de Lagos, cette université offre un environnement tropical unique. Son jardin botanique, bordé de palmiers, de parcs fleuris

et d'un « jardin de l'amour », abrite une biodiversité foisonnante. La vue sur la lagune de Lagos et le troisième pont continental - l'un

des plus longs d'Afrique - complète ce cadre à la fois naturel et urbain.



9 Université de Makerere (Ouganda)

Située à Kampala, Makerere est l'une des plus anciennes universités d'Afrique de l'Est. Son campus est un mélange harmonieux de styles

africains, coloniaux et contemporains. Les vastes espaces verts, les arbres centenaires et les sculptures artis-

tiques confèrent au site une atmosphère paisible et inspirante.



10 Université américaine du Caire (Égypte)

Installée sur les rives du Nil, l'Université américaine du Caire séduit par sa fusion entre architectures islamique, arabesque et moderne.

Le campus, lumineux et raffiné, incarne parfaitement le dialogue entre tradition et innovation.



Pourquoi ces universités se distinguent :

Ces dix campus combinent à merveille patrimoine architectural, environnement naturel et modernité.

- Architecture d'exception : édifices emblématiques mariant styles anciens et contemporains.
- Cadres verdoyants : jardins, montagnes, lagunes et paysages apaisants.
- Repères historiques : monuments, sculptures et bâtiments classés.
- Équipements modernes : bibliothèques, infrastructures et espaces étudiants innovants.

- Esthétique artistique : œuvres d'art, fresques et galeries qui enrichissent la vie universitaire. L'Afrique démontre ainsi que l'excellence académique peut s'accompagner d'une beauté architecturale et naturelle incomparable. Que vous soyez étudiant, chercheur ou simple voyageur, ces universités vous promettent une expérience aussi inspirante que mémorable.

Source : academicful.com



AFRIQUE

Des palais présidentiels entre histoire, pouvoir et modernité

De Cotonou à Rabat, d'Addis-Abeba à Pretoria, les palais présidentiels d'Afrique incarnent à la fois la mémoire historique, la puissance politique et les ambitions modernes de leurs nations. Ces édifices, souvent majestueux, symbolisent la souveraineté, la stabilité et l'identité culturelle de chaque pays. Tour d'horizon de ces lieux emblématiques où se mêlent prestige, histoire et gouvernance.

Palais de la Marina – Bénin

Situé face à l'océan Atlantique à Cotonou, le Palais de la Marina se dresse fièrement comme la résidence officielle et le siège de travail du président béninois. Sa posi-

tion stratégique en bord de mer lui offre une vue imprenable et une forte portée symbolique. Bien plus qu'un simple bâtiment administratif, il constitue un repère historique

et politique, témoin des grandes étapes de la nation béninoise et reflet de son ouverture vers le monde et la modernité.



Palais présidentiel de Luanda – Angola

Né de la reconstruction post-guerre civile, le palais présidentiel de Luanda est un joyau moderne du cœur de la capitale angolaise. Symbole de prospérité, notamment grâce à l'in-

dustrie pétrolière, il impressionne par ses façades imposantes et ses intérieurs somptueux ornés de marbres et de finitions luxueuses. Hautement sécurisé, ce centre de

gouvernance illustre la renaissance et l'ambition de l'Angola de s'imposer comme un acteur majeur sur la scène africaine.



Palais présidentiel de Khartoum – Soudan

Érigé sur les rives du Nil, le palais présidentiel de Khartoum allie influences architecturales turques et arabes. Ce bâtiment historique a accueilli les décisions politiques majeures du pays. Entouré de zones militaires et d'espaces cérémoniels, il symbolise le pouvoir soudanais, à la fois politique et symbolique. Ses façades majestueuses et ses jardins soignés en font un lieu emblématique de l'histoire nationale.



Palais présidentiel de Libreville – Gabon

Édifié durant la présidence d'Omar Bongo, le palais présidentiel de Libreville se distingue par son architecture monumentale et son luxe intérieur. À la fois résidence officielle et siège administratif du chef de l'État, il est le cadre de nombreuses cérémonies nationales et réceptions diplomatiques. Situé au cœur de la capitale, il incarne la stabilité et la grandeur de la République gabonaise.



Villa présidentielle d'Aso Rock – Nigeria

Nichée au pied du célèbre rocher Aso, à Abuja, la villa présidentielle du Nigeria abrite à la fois les bureaux administratifs et la résidence privée du président. Entourée d'un

environnement naturel impressionnant, elle se distingue par ses installations modernes et son haut niveau de sécurité. Sa proximité avec l'Aso Rock, formation géologique emblé-

matique, lui confère un prestige unique. Véritable symbole d'unité nationale, la Villa d'Aso Rock représente l'autorité et la grandeur du pouvoir nigérian.



State House – Windhoek, Namibie

La State House de Namibie, située à Windhoek, est l'un des complexes présidentiels les plus modernes et sécurisés du continent. Étendue sur 25 hectares, elle abrite bureaux, salles de réception et résidence présidentielle, protégée par une clôture imposante. Son architecture contemporaine allie efficacité et prestige, symbolisant l'indépendance et la modernité namibiennes.



Palais présidentiel de Carthage – Tunisie

Dominant la mer Méditerranée à quelques kilomètres de Tunis, le palais présidentiel de Carthage, appelé officiellement palais de la République, allie histoire et pouvoir. Entouré de jardins soignés, il accueille réceptions d'État et grandes cérémonies nationales. Son architecture raffinée rappelle le passé glorieux de Carthage tout en incarnant la modernité de la République tunisienne.



Palais national d'Addis-Abeba – Éthiopie

Ancienne demeure de l'empereur Haïlé Sélassié, le Palais national d'Addis-Abeba est aujourd'hui la résidence officielle du président éthiopien. Situé dans un vaste domaine verdoyant entouré d'eucalyptus, il conserve une élégance historique tout en répondant aux exigences modernes. Symbole du pouvoir et de l'héritage impérial, il demeure le cœur institutionnel du pays.

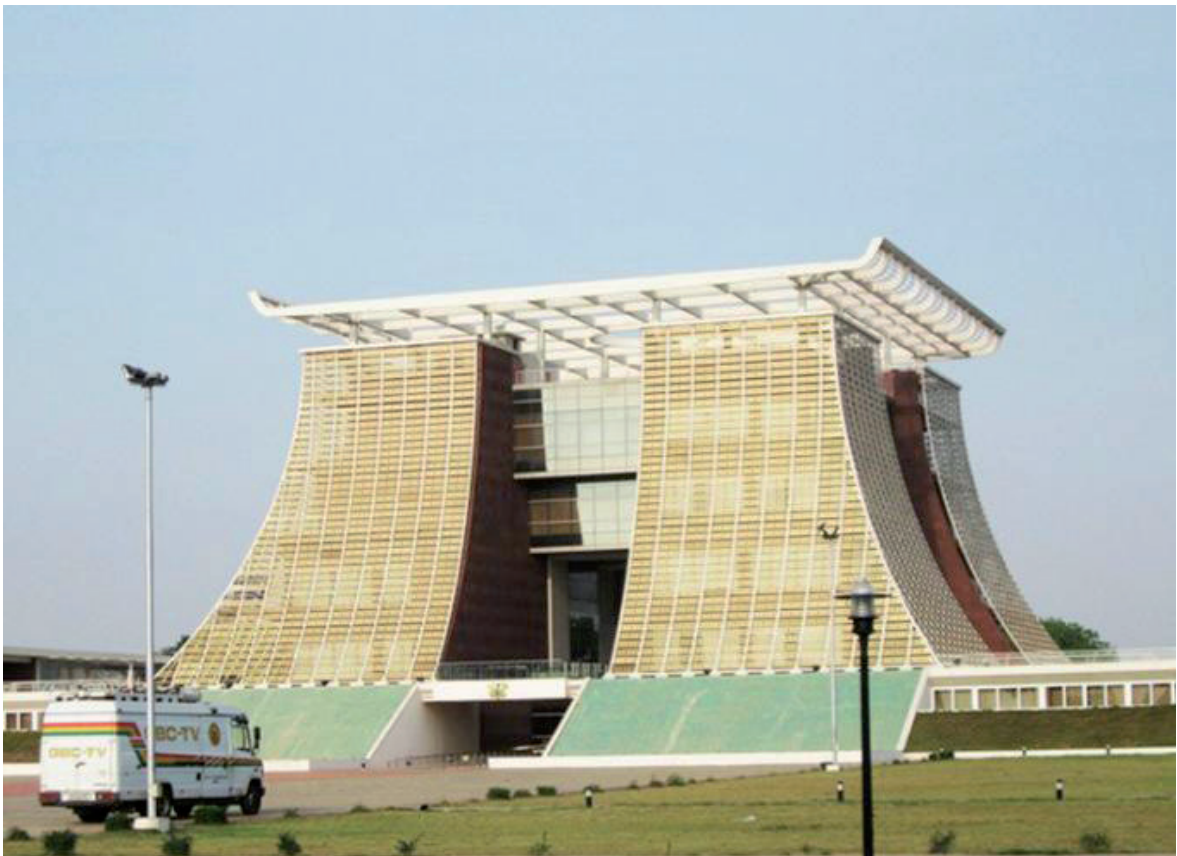


Jubilee House – Accra, Ghana

Chef-d'œuvre architectural contemporain, le Jubilee House d'Accra abrite la présidence et le principal centre administratif du Ghana. Sa

conception audacieuse illustre la stabilité politique et le dynamisme démocratique du pays. Ce lieu de représentation internationale ac-

cueille rencontres officielles et événements diplomatiques, incarnant un Ghana tourné vers l'avenir, fier de ses racines.



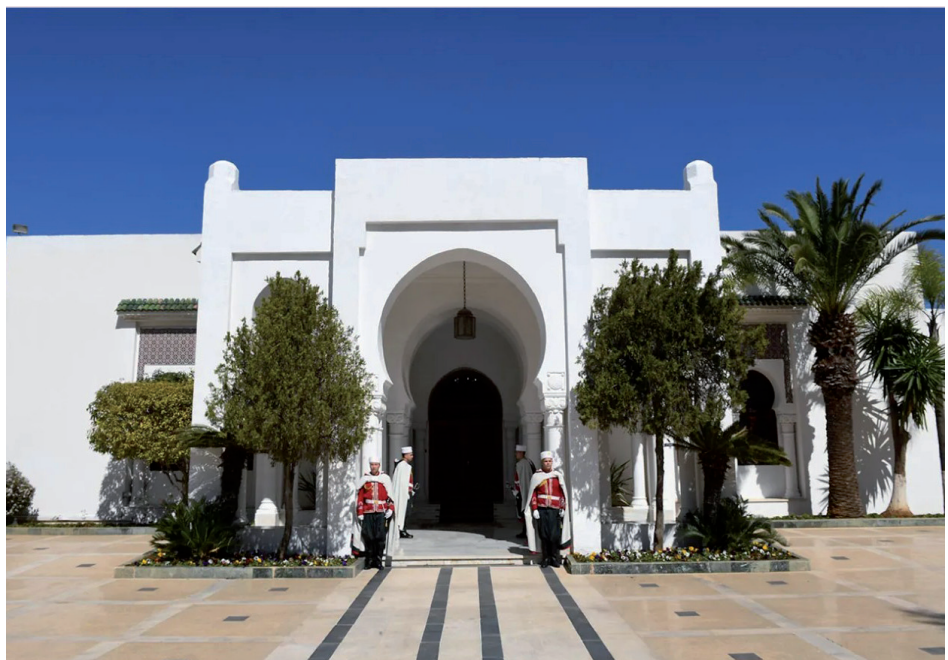
Union Buildings – Pretoria, Afrique du Sud

Perchés sur une colline dominant Pretoria, les Union Buildings sont le siège du gouvernement sud-africain et abritent les bureaux du président. Conçus par Sir Herbert Baker, ils symbolisent l'unité nationale et la démocratie. Avec leurs jardins soignés et leur style classique, ils constituent l'un des lieux les plus emblématiques du pays et accueillent de grandes cérémonies, dont l'investiture présidentielle.



Palais El Mouradia – Alger, Algérie

Situé dans les hauteurs d'Alger, le palais El Mouradia est la résidence et le bureau officiel du président algérien. Construit à l'époque coloniale puis modernisé, il associe héritage architectural et importance stratégique. Ce centre décisionnel majeur symbolise la souveraineté et la stabilité politique de l'Algérie indépendante.



Chamwino State House – Dodoma, Tanzanie

Le Chamwino State House, vaste complexe présidentiel de Dodoma, incarne le transfert du pouvoir politique vers la nouvelle capitale tanzanienne. Construit sous la présidence de John Magufuli, il s'étend sur une superficie impressionnante, faisant de lui l'un des plus grands d'Afrique. Il reflète la volonté de modernisation et de décentralisation de l'État.



State House – Nairobi, Kenya

Ancienne résidence du gouverneur colonial britannique, la State House de Nairobi est aujourd'hui le siège officiel du président kenyan. Alliant charme historique et équipements modernes, elle est à la fois lieu de tra-

vail, de réception et symbole de l'autorité nationale. Ses vastes jardins accueillent cérémonies officielles et visites d'État.



Palais d'Iavoloha – Madagascar

Situé à une quinzaine de kilomètres au sud d'Antananarivo, le Palais d'Iavoloha est la résidence officielle du président malgache. Édifié au pied d'une colline, il marie harmonieusement nature et architecture inspirée des traditions royales malgaches. Ce lieu majestueux accueille des événements d'État et incarne la dignité et la culture du pays.



Palais présidentiel de Dakar – Sénégal

Construit à l'époque coloniale pour le gouverneur de l'Afrique occidentale française, le palais présidentiel de Dakar est aujourd'hui la résidence du président du Sénégal. Sa façade blanche et ses jardins luxuriants lui confèrent un prestige singulier. Lieu de cérémonies officielles et de rencontres diplomatiques, il symbolise à la fois l'histoire coloniale et la souveraineté sénégalaise moderne.



Palais royal – Rabat, Maroc

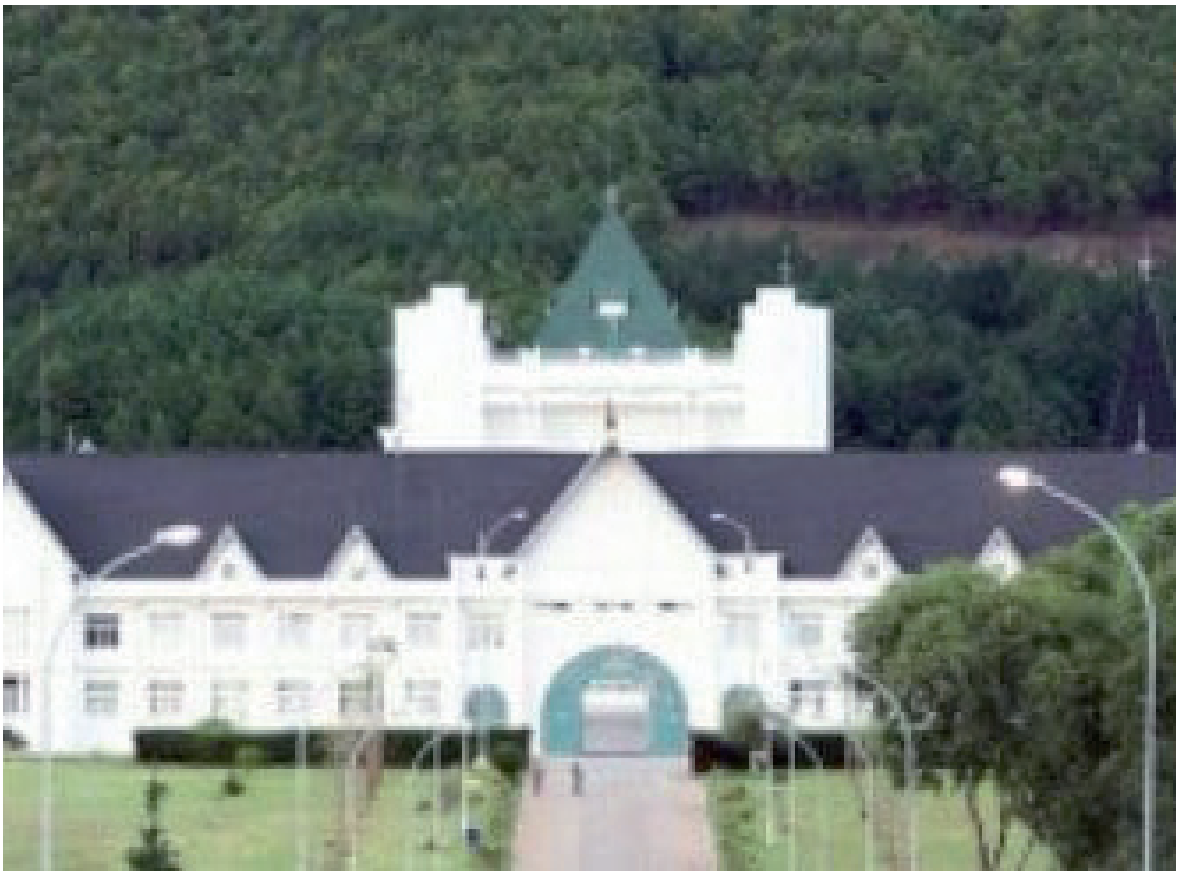
Le Palais royal de Rabat, résidence officielle du roi du Maroc, incarne la grandeur et la continuité de la monarchie chérifienne. Enscindé dans de hauts murs et entouré de splendides jardins, il combine tradition architecturale et modernité politique. Ce lieu de pouvoir et de cérémonies reflète la stabilité et la majesté du royaume.



State House – Entebbe, Ouganda

Située sur les rives du lac Victoria, la State House d'Entebbe est la résidence et le bureau officiel du président ougandais. Alliant modernité et héritage colonial, elle

accueille rencontres diplomatiques et cérémonies nationales. Son emplacement pittoresque en fait un symbole fort du pouvoir et de la souveraineté de l'Ouganda.



Palais de l'Unité (Palais d'Etoudi) – Cameroun

Perché sur une colline dominant Yaoundé, le palais de l'Unité est la résidence officielle du président camerounais. Son architecture combine modernité et touches traditionnelles africaines. Centre administratif et lieu de réceptions officielles, il symbolise l'unité nationale et la stabilité du Cameroun, reconnu comme l'un des plus beaux palais présidentiels du continent.



Palais Abedin – Le Caire, Égypte

Au cœur du Caire, le palais Abedin est un joyau architectural alliant styles français, italien, turc et égyptien. Ancien palais royal devenu résidence présidentielle, il témoigne du prestige historique de l'Égypte. Ses salons somptueux et ses vastes jardins rappellent la splendeur monarchique. Aujourd'hui partiellement ouvert au public, il demeure un monument incontournable du patrimoine national.

Source : Gossip



ANGOLA

L'État angolais prend la main sur le métro de surface de Luanda

Le gouvernement angolais a finalement opté pour un financement public afin de concrétiser la première phase du métro de surface de Luanda. Estimé à près de 3 milliards de dollars, ce projet phare entend révolutionner la mobilité dans la capitale, engorgée par un trafic routier devenu insoutenable.



Face aux difficultés à mobiliser des investisseurs privés, l'exécutif a décidé d'assumer lui-même la première phase du financement. Selon le ministre des Transports, Ricardo D'Abreu, ce choix s'explique par « la complexité du projet, qui a rendu difficile l'entrée des investisseurs privés dans la première phase ». Il précise toutefois que les étapes suivantes devraient, elles, être menées en partenariat public-privé.

Cette première phase prévoit la construction d'environ 60 kilomètres de lignes reliant plusieurs zones

stratégiques, notamment l'aéroport international António Agostinho Neto, situé à plus de 40 kilomètres du centre-ville. Si un service de train express assure déjà cette liaison, il demeure limité par des contraintes techniques qui freinent la circulation rapide des trains. Le futur métro de surface devrait ainsi fluidifier les déplacements et réduire sensiblement les embouteillages quotidiens dans la capitale.

Le projet s'inscrit dans le cadre du Programme d'amélioration de la mobilité urbaine, un vaste plan gouvernemental visant à moderniser le

réseau de transport dans une métropole de plus de 10 millions d'habitants, selon les données de World Population. Les études techniques finales devraient s'achever d'ici décembre 2025, avant un démarrage des travaux prévu pour 2026.

Pour Luanda, l'un des plus grands pôles économiques d'Afrique australe, la mise en service du métro de surface représente un tournant majeur dans sa quête de modernisation urbaine et de développement durable.

Source : www.agencecofin.com / Afrimag.net

DÉVELOPPEMENT EN AFRIQUE

Dix-huit milliards de dollars pour transformer les infrastructures du continent

Le troisième Sommet sur le financement du développement des infrastructures en Afrique, tenu à Luanda, s'est conclu sur la promesse d'un investissement total de 18 milliards de dollars. Ces fonds serviront à soutenir des projets majeurs dans les domaines des transports, de l'énergie, de l'eau et du numérique à travers le continent.



Le troisième sommet sur le financement du développement des infrastructures en Afrique s'est achevé le jeudi 30 octobre à Luanda (Angola) avec des engagements financiers de 18 milliards de dollars américains destinés à 38 projets bancables et 11 initiatives du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA).

L'événement a été organisé conjointement par la Commission de l'Union africaine (CUA), l'Agence de développement de l'Union africaine (AUDA-NEPAD) et le gouvernement angolais. Pendant trois jours, il a rassemblé près de 2 000

participants, dont des chefs d'État, des investisseurs et des partenaires au développement.

Placée sous le thème « *Capitaux, corridors, commerce : investir dans les infrastructures pour la ZLECAf et la prospérité partagée* », la rencontre a recensé 43,9 milliards de dollars d'opportunités d'investissement, ciblant notamment les corridors de transport et réseaux logistiques (25 milliards de dollars), les interconnexions électriques (15 milliards), la sécurité hydrique (2,7 milliards) et les infrastructures numériques (1,2 milliard).

« *Ce sommet a corrigé un déséquilibre de longue date. Pendant*

trop longtemps, notre puissance financière et nos capitaux souverains sont restés passifs », a résumé la directrice générale de l'AUDA-NEPAD, Nardos Bekele-Thomas, lors de la cérémonie de clôture.

« Luanda a démontré la capacité de l'Afrique à planifier, financer et jeter les bases de sa propre prospérité », a de son côté affirmé la commissaire de l'Union africaine chargée des Infrastructures et de l'Énergie, Lerato Mataboge.

À l'unisson, les dirigeants africains ont réaffirmé la nécessité d'un changement structurel pour combler le déficit annuel de financement des infrastructures,



estimé entre 130 et 170 milliards de dollars. Ils se sont engagés à renforcer la préparation de projets bancables afin d'attirer davantage d'investissements.

Trois accords stratégiques signés

En marge du sommet, l'AUDA-NEPAD a signé trois protocoles d'accord alignés sur l'Agenda 2063 de l'Union africaine.

Le premier, une déclaration d'intention avec l'Alliance des institutions financières multilatérales africaines (AAMFI), vise à mobiliser jusqu'à 1,5 milliard de dollars, dont 100 millions seront consacrés à la préparation de projets. Signé par Mme Bekele-Thomas et le président de l'AAMFI,

Samaila Zubairu, cet accord prévoit la création de la facilité de financement des infrastructures UA-AAMFI, étape transitoire avant la mise en place du Fonds de développement de l'Union africaine.

Le second accord, signé avec l'Association africaine de la sécurité sociale (ASSA), vise à orienter les capitaux des fonds de pension africains vers le financement d'infrastructures. Cela inclut la conduite d'une étude de faisabilité pour un Fonds de développement des infrastructures en Afrique (IDFA).

Le troisième accord, signé avec le groupe CATA Energy, porte sur la transition énergétique à l'échelle du continent. Il envisage

l'établissement d'un Fonds de partenariat public-privé (PPP) pour la transition écologique en Afrique, ainsi que le soutien à la phase III du Plan directeur des systèmes électriques continentaux (CMP).

Vers une mise en œuvre accélérée

Treize projets prioritaires du PIDA ont été sélectionnés. Lors du Forum africain sur l'investissement, prévu au Maroc en décembre 2025, l'AUDA-NEPAD et l'AAMFI dévoileront un plan d'accélération.

La conclusion du sommet plaide pour l'établissement formel de l'approche des corridors économiques intégrés, qui allie routes, voies ferrées, énergie et connectivité numérique.

Mme Bekele-Thomas a fait part de la mise en place d'un comité de suivi du PIDA, du renouvellement de l'initiative présidentielle en faveur des champions des infrastructures, ainsi que d'une stratégie de financement unifiée qui sera présentée aux dirigeants lors du sommet de l'Union africaine prévu en février 2026.

« Nous quittons Luanda non seulement inspirés, mais aussi mobilisés. Chaque engagement doit devenir une voie à suivre, chaque vision un projet viable », a conclu Mme Mataboge.

Source : APAnews



Assurance Crédit-Caution

*Entreprendre en toute
sécurité.*

→ Les cautions de marchés :

- Caution de soumission
- Caution de bonne exécution
- Caution de restitution d'acompte
- Caution de dispense de retenue de garantie

→ Les garanties financières :

- Caution financière
- Crédit fournisseur

SONAR-IARD

Siège social : 284, Avenue de Loudun - 01 BP 406 Ouagadougou 01
Tél. : +226 25 49 69 00/87/88 - Courriel : sonar@sonar.bf
Site web : www.sonar.bf

