

## Le Canada et l'Afrique

voire même améliorer leur réseau. C'est le cas notamment de la compagnie TECSULT INTERNATIONAL LIMITEE de Montréal, impliquée dès sa fondation dans ce domaine et, particulièrement depuis 1970, dans les travaux de réaligement du chemin de fer Congo-Océan (CFCO).

Le chemin de fer Congo-Océan, construit de 1922 à 1934, assure la liaison ferroviaire entre le port de Pointe-Noire et le port de Brazzaville (510 km). Un réseau de transport fluvial de l'intérieur du continent jusqu'à Brazzaville permet la desserte non seulement du nord Congo, mais également de la République centrafricaine, du sud tchadien et du sud-est camerounais.

La traversée du massif montagneux du Mayombe entre Bilinga et Loubomo constitue la partie la plus difficile du CFCO avec des rampes très fortes (20 à 27%) et des courbes sévères de 100 m de rayon. Ces caractéristiques particulières entraînent l'utilisation de la traction multiple pour les trains lourds, de faibles vitesses de transport et une très forte usure des rails dans les courbes à faible rayon.

Le trafic ferroviaire entre les deux points de cette région est évalué à 3 millions de tonnes par année et les études prévisionnelles font escompter un trafic de 6,5 millions de tonnes en 1990. Devant cette progression qui conduirait à une saturation de la voie ferrée existante à brève échéance, l'Agence Transcongolaise des Communications (ATC) se lançait à la recherche d'une solution dès 1968.

Le 27 avril 1970, à la suite d'appels d'offres internationaux, la Banque mondiale confiait à la firme TECSULT INTERNATIONAL LIMITEE l'étude de factibilité des améliorations à apporter au CFCO.

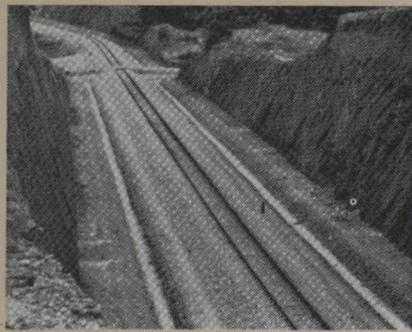
A la suite du rapport définitif remis en janvier 1973, le mandat de TECSULT fut élargi pour couvrir en plus de l'étude de factibilité, les études préliminaires, l'avant-projet définitif, les appels d'offres, les services d'achat et la surveillance de la construction pour l'ensemble du projet.

Ce nouveau tracé traverse une région très accidentée et couvre une distance de 110 km. Les équipes de TECSULT affectées à la localisation du tracé sur le terrain ont souvent été obligées d'identifier le meilleur tracé en marchant à travers la forêt tropicale, celle-ci, de par sa très grande densité, rendant les photographies aériennes insuffisantes au stade de l'implantation.

14.000.000 m<sup>3</sup> de matériaux (déblais, remblais, banc d'emprunt) ont été soit excavés, transportés et mis en œuvre ou en dépôt afin de compléter

l'infrastructure ferroviaire à travers la chaîne de montagnes. La participation du Canada au financement du projet couvre traditionnellement les biens et services canadiens. C'est ainsi que TECSULT s'est vu confier le mandat d'achat, d'inspection et de contrôle de fabrication pour une usine de traitement de traverses, la production d'environ 200.000 traverses blanches au Congo, des maisons préfabriquées, deux ponts Bailey et autres matériels et équipements de fourniture canadienne.

Le projet se terminera en 1984. Il aura représenté par son ampleur et par les difficultés inhérentes à la forêt tropicale et à la topographie des lieux un autre défi relevé par une équipe canadienne.



• Chemin de fer Congo-Océan

## IV<sup>e</sup> PROJET ROUTIER

L'insuffisance de réseaux de transport est pour les pays un frein à leur essor économique et un facteur d'isolement. La construction en Afrique d'un réseau routier de plus en plus complexe oblige certains pays à réviser leurs programmes d'entretien routier. Ceci implique, d'une part, l'achat de nouveau matériel technique et, d'autre part, la formation de personnel compétent en matière de maintenance et d'entretien routier. Depuis une douzaine d'années, LAVALIN a été appelée à fournir son assistance technique à plusieurs pays africains.

C'est cependant au Cameroun, en août 1980, que LAVALIN INTERNATIONAL s'est vu adjuger le plus intéressant contrat d'assistance technique de sa carrière africaine, dans le cadre du IV<sup>e</sup> Projet Routier de ce pays. Considéré en Afrique comme l'un des plus importants mandats d'assistance technique confiés à des consultants, ce grand projet de réfection des routes nécessite des investissements de l'ordre de 84.000.000 dollars américains dont 48.000.000 dollars financés par la Banque mondiale. La moitié de ces investissements sera affectée à l'achat

