

ORGANISATION DES NATIONS UNIES  
AU CONGO



UNITED NATIONS ORGANIZATION  
IN THE CONGO

BOITE POSTALE 7248  
LEOPOLDVILLE  
REPUBLIQUE DU CONGO  
CABLE : ONUC. LEOPOLDVILLE

INTER - OFFICE MEMORANDUM

CIVOP/63/46

ALBERTVILLE

10-20 ER  
8 février 1963

A : Monsieur Boskovic, Chef des Transports et Communications ONUC HQ, LEO  
De : G. Ghaleb, Chef des Opérations Civiles, ONUC Albertville.  
Objet : Rapport C.F.L.

Me référant à mon cable CIVOP/LEO/50 Je vous envoie  
ci-inclus une copie du rapport de la C.F.L. concernant l'incendie  
de la Gare de KABALO.

cc: M. S. Habib Ahmed, Chef des Opérations Civiles ONUC HQ, LEO.





## GARE DE KABALO

La gare de Kabalo a subi de graves dégâts (et heureusement sans accident de personnes) le jeudi 24 janvier 1963 vers 18 heures par suite de l'explosion d'un wagon de munitions qui a entraîné l'incendie de deux wagons voisins sur la même voie et de trois wagons de manioc sur la voie parallèle (voies 1 et 2). Messieurs Parmentier et Grandjean se sont rendus sur place le dimanche 27 janvier.-

### Les dégâts

- 1) Les wagons 1771 et 2074 sont complètement éclatés. Les longerons sont fondus à une extrémité. Le 1771 a en plus un bogie "fondu". Le hg 940 longerons apparemment intacts mais la moitié de la caisse éclatée.

Les wagons 2000, 2059 et 2077 ont la caisse perforée et déformée. Le contenu des wagons a été pulvérisé ou brûlé. Il s'agissait de vivres, équipements et munitions de militaires et de divers et manioc en provenance du fleuve pour la Coopérative d'Albertville.

- 2) Les murs de la gare sont apparemment intacts sauf un mur de remplissage. Par contre la toiture a subi de graves dégâts, toutes les plaques de tous les plafonds ont été soufflées, tous les carreaux sont cassés, de nombreux châssis métalliques de portes et de fenêtres ont été arrachés ou déformés, des canalisations d'eau et des décharges ont été arrachées; un début d'incendie a brûlé du mobilier, le restant du mobilier et des appareils de services sont en piètre état et doivent être vérifiés.-
- 3) la toiture de la chambre de la machine à glace a été enfoncée, les poteaux électriques abîmés (un complètement arraché) ainsi que des armatures.
- 4) des vitres ont été cassées à bord du Cito et d'une voiture 3e - 4e classe, l'ancienne gare a été abîmée par la déflagration également. Tous ces dégâts doivent faire l'objet d'un inventaire. la gare est inutilisable actuellement.

### Les causes

Il ne nous a pas été possible de déterminer à coup sûr la cause exacte de l'explosion.-

Retenons qu'il s'agissait de wagons chargés par l'A.N.C., au delà de la traverse de police d'entrée de la gare. Le Chef de Gare a reçu l'ordre d'un Caporal commis à la garde des wagons de les avancer vers la gare. Il n'a pu que exécuter malgré qu'il ait fait remarquer que les règlements prévoient le stationnement des explosifs à une certaine distance des ouvrages d'art et bâtiments.



Le wagon de munitions contenait des munitions de sûreté et des bombes diverses dont des bombes de mortier. Celles-ci étaient armées de leur percuteur comme il a été constaté pour quelques unes non explosées. Des grenades offensives prêtes à l'emploi étaient également dans le wagon. Il y avait également au moins une bombe mortier 4 pouces 2 et 2 obus de 75.

Le Commissaire de Police de Kabalo a ouvert une enquête. La responsabilité des dégâts incombe de toute manière à l'ANC pour avoir chargé des munitions sans respecter la législation et avoir forcé le Chef de gare à placer les wagons devant la gare.-

LE SECRETAIRE GENERAL



ORGANISATION DES NATIONS UNIES  
AU CONGO



UNITED NATIONS ORGANIZATION  
IN THE CONGO

BOITE POSTALE 7248  
LEOPOLDVILLE  
REPUBLIQUE DU CONGO  
CABLE : ONUC LEOPOLDVILLE

INTER - OFFICE MEMORANDUM

*file*  
10-20 ER

20 November 1962

*This came  
from Mr  
Bosovic*

To : Mr. Amachree  
From : S.H. Ahmed

Enclosed please find two copies of each of the following reports :

1. Report on the necessities of supplies of spare parts and other imported material to T.C.L., Leopoldville;
2. Construction of a moving-band production of DEUTZ-MAGIRUS diesel trucks.



20 November

2

To : Mr. Amachree  
From : S.H. Ahmed

Enclosed please find two copies of each of the following reports :

1. Report on the necessities of supplies of spare parts and other imported material to T.C.L., Leopoldville;
2. Construction of a moving-band production of DEUTZ-MAGIRUS diesel trucks.



20 November

2

To : Mr. Amachree

From : S.H. Ahmed

Enclosed please find two copies of each of the following reports :

1. Report on the necessities of supplies of spare parts and other imported material to T.C.L., Leopoldville;
2. Construction of a moving-band production of DEUTZ-MAGIRUS diesel trucks.



RAPPORT SUR LES NECESSITES D'APPROVISIONNEMENT  
DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LEOPOLDVILLE  
EN PIECES DE RECHANGE ET AUTRE MATERIEL D'IMPORTATION

---

EVOLUTION DU TRAFIC DES T.C.L.

1. Depuis l'accès du Congo à l'indépendance, le trafic sur les lignes de la TCL (Société des Transports en commun de Léopoldville) évolue dans un accroissement continu du nombre de voyageurs transportés. Les causes principales de ce phénomène sont notamment :

- l'émigration en provenance de l'intérieur du pays,
- un pouvoir d'achat plus élevé résultant de l'amélioration des rémunérations d'une partie de la population

Ce développement du potentiel des usagers des transports est marqué en 1961 par rapport à 1958, par une augmentation de 45.2 % du nombre des voyageurs transportés - 48.432.212 contre 33.362.343 - et de 30.2 % du kilométrage parcouru - 9.827.611 contre 7.507.001 km (Annexe I).

2. Une légère stagnation de la tendance du trafic enregistrée en 1962 (40.301.244 pour les dix premiers mois, contre 39.095.322 dans la même période en 1961) ne correspond pas aux demandes de transport de la population. Elle est due à une forte diminution des capacités du matériel roulant.

La concurrence du secteur privé, qui aurait dû prendre fin au 15 décembre 1959, s'avère, dans les conditions actuelles, être un allègement pour les services du TCL effectuant environ 20 % de transports additionnels.

ETAT DU PARC DE VEHICULES.

3. Face à l'accroissement continu du trafic, le parc des véhicules en ligne a accusé une réduction progressive à partir du deuxième semestre 1961, et de plus en plus accentuée en 1962.

L'approvisionnement régulier en pièces de rechange a été défectueux dès la fin de l'année 1960, à l'exception du premier semestre 1961. Le manque d'approvisionnement, suivi de l'épuisement des stocks, a affecté l'entretien et les révisions périodiques du matériel roulant.

A cette déficience d'entretien vient se greffer la surcharge importante à laquelle les véhicules sont soumis.



Cette surcharge, particulièrement aux heures de pointe, des unités en service, devient la génératrice d'une immobilisation de plus en plus longue. Le nombre de voyageurs par véhicule au parc a augmenté de 45.1 % (165.184 en 1958, 239.763 en 1961). En réalité, la surcharge est encore beaucoup plus grande, si l'on ne prend en considération que les véhicules en service. En 1958, le taux d'immobilisation était de 20 %; en octobre 1962, il est de l'ordre de 48 %. De l'utilisation intensive du matériel roulant résulte une usure plus accélérée.

4. Le nombre des véhicules de même que le nombre de places offertes sont devenus insuffisants pour répondre aux besoins des transports. En moyenne, 80 à 85 autobus sortent au début de la journée à l'heure de pointe matinale, alors que le nombre indispensable serait de 120 au moins.

Aux pointes de trafic en 1959, pour une moyenne mensuelle de 3.095.289 voyageurs, 157 véhicules étaient en service; en décembre 1960, pour 4.401.956 voyageurs, le nombre de véhicules est déjà réduit à 144-148. Actuellement, en octobre 1962, pour un trafic de 4.364.288 voyageurs, seulement 80 à 85 bus sont en service.

Ces unités subissent des pannes fréquentes - 1.335 en octobre - limitant le nombre déjà réduit. Environ 20 unités sortent des ateliers de réparation au cours d'une journée pour entrer en service, mais en même temps un nombre beaucoup plus élevé tombe en panne.

La baisse du rendement des véhicules est due en grande partie à l'immobilisation des autobus henschel. Neuf unités sont entièrement immobilisées par manque de moteur. D'autre part, 27 à 34 unités et 7 remorques sont immobilisées en octobre pour les mêmes raisons.

Le taux d'immobilisation du matériel roulant n'a fait que s'aggraver. En 1960, les jours d'immobilisation des différents types d'unités a montré une décadence, notamment les brossel A 97 ont passé de 28.06 à 24 jours et les henschel de 26.20 à 14.33 jours; le taux d'immobilisation de 28 % en septembre 1961 a atteint 48 % en septembre et octobre 1962 (Annexe III).

Les pannes en ligne deviennent de plus en plus nombreuses, immobilisant le matériel roulant en service. Dans la semaine du 23 août au 1er septembre, les unités ont eu 430 pannes, dont 102, autobus henschel - 118, brossel A 80 - 120, brossel A 97.

Le kilométrage parcouru par les unités fléchit et, pour des henschel, il est passé de 4.606 km par mois en 1959, à 2.642 km en 1961.

Le nombre d'accidents s'est accru. Environ 40 par mois; dans 25 % des cas la responsabilité incombe à la TCL.

#### CONSEQUENCES.

5. Les difficultés et les problèmes actuels de la TCL ont pour conséquences :

- a) une grave insuffisance dans le nombre des véhicules en ligne et de grosses perturbations dans l'exploitation du réseau.

.../...



- b) La possibilité de perte totale de véhicules par la défaillance d'entretien et la défektivité d'approvisionnement.
- c) Une réduction de l'étendue et des fréquences de lignes. A dater du 1er novembre 1962, la TCL a réduit l'horaire de la ligne 25, l'étendue de la ligne 10 et ramené le terminus au Centre de la Météo; la fréquence des passages des autobus est fortement réduite après 20 heures.
- d) Le retard des ouvriers et des employés, d'où un rendement plus bas dans leurs activités.
- e) Faible niveau d'hygiène et de confort pour les voyageurs transportés en surnombre.

#### RECOMMANDATIONS.

6. Afin d'assurer au niveau des besoins des transports, dans la mesure du parc existant, un programme d'exploitation normale, il est indispensable d'octroyer à la TCL les quotas de devises européennes et américaines nécessaires à l'importation des pièces de rechange.

Les quotas sont les suivants :

- 27.207.000 francs congolais, en devises européennes (FOB, base 1 fr belge = 1 fr congolais) pour l'achat des pièces détachées.
  - 11.523.062 francs congolais, en devises européennes (FOB, base 1 fr belge = 1 fr congolais) pour l'achat des rechanges et d'équipement qui permettront d'entreprendre, en janvier 1963, les grandes révisions systématiques des véhicules, et d'assurer la réalisation des travaux au courant du premier semestre 1963.
  - 2.407.000 francs congolais, en dollars (base, 1 \$ = 50 fr congolais) pour l'achat des pneus.
7. La répartition des quotas pourrait être effectuée en trois tranches mensuelles égales, à partir du mois de novembre.

Il est à noter qu'une grande partie des commandes, d'une valeur d'environ 20 millions de francs, sont prêtes pour l'expédition, dans les ports d'embarquement à Anvers, Liverpool et Hambourg.

15 novembre 1962.



ELEMENTS STATISTIQUES DU TRAFIC DES TRANSPORTS EN COMMUN  
DE LEOPOLDOVILLE

	<u>1958</u>	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
Lignes en exploitation (nombre)	25	18	17	18	
Kilométrage parcouru (kms)	7.507.001	8.220.171	8.726.431	9.827.011	
Voyageurs - Total	33.362.343	33.306.759	39.726.686	48.432.212	40.301.244 (1)
dont :					
Ecoliers européens		2.389.760	5.076.583	7.204.483	
Ecoliers congolais		2.259.484			
Employés, ouvriers		7.087.072	8.726.815	6.735.904	
Moyenne des voyageurs transportés mensuellement	2.280.195	2.775.563	3.310.557	4.036.017	3.992.995 (1)
Nbre de voyageurs par véhicule au parc	165.184	164.905	196.663	239.763	
Nbre de voyageurs par kilomètre	4.53	4.16	4.67	5.0	

(1) pour les 10 premiers mois - janvier/octobre

11 novembre 1962.



## ELEMENTS STATISTIQUES D'EXPLOITATION

## DU PARC DE VEHICULES

(Société des Transports en commun de Léopoldville)

	<u>1958</u>	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
Parc de véhicules	202	202	202	202	223 (1)
gyrobus 200 places (2)	12	12	12	12	12
brossel A 97 200 pl.	53	54	54	54	54
brossel A 80 86 pl.	53	53	53	53	53
henschel 130 places	38	36	36	36	36
brossel 130 places	-	-	-	-	21 (3)
remorques de 100 pl.	46	47	47	47	47
Places disponibles	20.598	20.538	20.538	20.538	23.898
Kilométrage mensuel moyen					
brossel A 97	5.831	5.700	5.831	5.122	
brossel A 80	2.117	2.012	2.117	3.455	
henschel	4.384	4.506	4.384	2.642	
remorques	2.925	1.964	2.925	4.699	
Jours d'utilisation des véhicules (décembre)					
brossel A 97	27.93	28.06	24	(4)	
brossel A 80	22.29	22.99	22.57		
henschel	22.95	26.20	14.33		
remorques	18.07	13.34	23.66		
Accidents	215	261	314		
Responsabilité TCL		91	92		
Valeur du matériel roulant (en fr)		160.342.126	161.336.176	168.329.051	
Approvisionnement (31 décembre)		16.472.586	24.355.153	41.495.756 (5)	
Personnel	1170	991	1057	1284	
européens	36	35	14	19	
congolais	1134	956	1043	1165	

(1) Jusqu'à fin octobre.

(2) Les gyrobus sont transformés en autobus diesel en 1961.

(3) Le programme de rééquipement comprend 30 autobus. Les 9 dernières unités seront livrées fin 1962/début 1963.

(4) Repris sous taux d'immobilisation du matériel roulant (annexe III).

(5) Comprenant 9.573.117 francs de réévaluation de 30 %.

11 novembre 1962.



TAUX D'IMMOBILISATION DU MATERIEL ROULANT

Taux normal : 20 %

1961

Septembre	28 %
Octobre	33 %
Novembre	37.5 %
Décembre	40.0 %

1962

Janvier	39 %
Février	38 %
Mars	42 %
Avril	43 %
Mai	43 %
Juin	40 %
Juillet	40 %
Août	45 %
Septembre	48 %
Octobre	48 %

11 novembre 1962.



VALEUR DES LICENCES OBTENUES

(Société des Transports en commun de Léopoldville)

PIECES DE RECHANGE

Du 1er juillet 1960 au 30 juin 1961		16.270.272
directement	7.959.694	
par MATERMACO	8.310.578	
Du 1er juillet 1961 au 30 juin 1962		20.989.519
directement	20.816.401	
par MATERMACO	173.118	
Total 1er juillet 1960 au 30 juin 1962		37.259.791
directement	28.776.095	
par MATERMACO	8.483.696	
Après 30 juin		néant

P N E U S

Du 1er juillet 1960 au 30 juin 1961	2.607.200	
Du 1er juillet 1961 au 30 juin 1962	4.706.214	
Juillet 1962	4.810.000	
Total 1er juillet 1960 au 31 juil. 1962		12.123.414

## TOTAL PIECES DE RECHANGE ET PNEUS

1er juillet 1960 au 31 juillet 1962	49.383.205
-------------------------------------	------------

IMPORTATIONS 1958-1961 (en Francs CIF)

1958	56.471.000
1959	32.045.000
1960	36.790.000
1961	31.914.000

11 novembre 1962



RAPPORT SUR LES NECESSITES D'APPROVISIONNEMENT  
DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LEOPOLDVILLE  
EN PIECES DE RECHANGE ET AUTRE MATERIEL D'IMPORTATION

---

EVOLUTION DU TRAFIC DES T.C.L.

1. Depuis l'accès du Congo à l'indépendance, le trafic sur les lignes de la TCL (Société des Transports en commun de Léopoldville) évolue dans un accroissement continu du nombre de voyageurs transportés. Les causes principales de ce phénomène sont notamment :

- l'émigration en provenance de l'intérieur du pays,
- un pouvoir d'achat plus élevé résultant de l'amélioration des rémunérations d'une partie de la population

Ce développement du potentiel des usagers des transports est marqué en 1961 par rapport à 1958, par une augmentation de 45.2 % du nombre des voyageurs transportés - 48.432.212 contre 33.362.343 - et de 30.2 % du kilométrage parcouru - 9.827.611 contre 7.507.001 km (Annexe I).

2. Une légère stagnation de la tendance du trafic enregistrée en 1962 (40.301.244 pour les dix premiers mois, contre 39.095.322 dans la même période en 1961) ne correspond pas aux demandes de transport de la population. Elle est due à une forte diminution des capacités du matériel roulant.

La concurrence du secteur privé, qui aurait dû prendre fin au 15 décembre 1959, s'avère, dans les conditions actuelles, être un allègement pour les services du TCL effectuant environ 20 % de transports additionnels.

ETAT DU PARC DE VEHICULES.

3. Face à l'accroissement continu du trafic, le parc des véhicules en ligne a accusé une réduction progressive à partir du deuxième semestre 1961, et de plus en plus accentuée en 1962.

L'approvisionnement régulier en pièces de rechange a été défectueux dès la fin de l'année 1960, à l'exception du premier semestre 1961. Le manque d'approvisionnement, suivi de l'épuisement des stocks, a affecté l'entretien et les révisions périodiques du matériel roulant.

A cette déficience d'entretien vient se greffer la surcharge importante à laquelle les véhicules sont soumis.



Cette surcharge, particulièrement aux heures de pointe, des unités en service, devient la génératrice d'une immobilisation de plus en plus longue. Le nombre de voyageurs par véhicule au parc a augmenté de 45.1 % (165.184 en 1958, 239.763 en 1961). En réalité, la surcharge est encore beaucoup plus grande, si l'on ne prend en considération que les véhicules en service. En 1958, le taux d'immobilisation était de 20 %; en octobre 1962, il est de l'ordre de 48 %. De l'utilisation intensive du matériel roulant résulte une usure plus accélérée.

4. Le nombre des véhicules de même que le nombre de places offertes sont devenus insuffisants pour répondre aux besoins des transports. En moyenne, 80 à 85 autobus sortent au début de la journée à l'heure de pointe matinale, alors que le nombre indispensable serait de 120 au moins.

Aux pointes de trafic en 1959, pour une moyenne mensuelle de 3.095.289 voyageurs, 157 véhicules étaient en service; en décembre 1960, pour 4.401.956 voyageurs, le nombre de véhicules est déjà réduit à 144-148. Actuellement, en octobre 1962, pour un trafic de 4.364.288 voyageurs, seulement 80 à 85 bus sont en service.

Ces unités subissent des pannes fréquentes - 1.335 en octobre - limitant le nombre déjà réduit. Environ 20 unités sortent des ateliers de réparation au cours d'une journée pour entrer en service, mais en même temps un nombre beaucoup plus élevé tombe en panne.

La baisse du rendement des véhicules est due en grande partie à l'immobilisation des autobus henschel. Neuf unités sont entièrement immobilisées par manque de moteur. D'autre part, 27 à 34 unités et 7 remorques sont immobilisées en octobre pour les mêmes raisons.

Le taux d'immobilisation du matériel roulant n'a fait que s'aggraver. En 1960, les jours d'immobilisation des différents types d'unités a montré une décadence, notamment les brossel A 97 ont passé de 28.06 à 24 jours et les henschel de 26.20 à 14.33 jours; le taux d'immobilisation de 28 % en septembre 1961 a atteint 48 % en septembre et octobre 1962 (Annexe III).

Les pannes en ligne deviennent de plus en plus nombreuses, immobilisant le matériel roulant en service. Dans la semaine du 23 août au 1er septembre, les unités ont eu 430 pannes, dont 102, autobus henschel - 118, brossel A 80 - 120, brossel A 97.

Le kilométrage parcouru par les unités fléchit et, pour des henschel, il est passé de 4.606 km par mois en 1959, à 2.642 km en 1961.

Le nombre d'accidents s'est accru. Environ 40 par mois; dans 25 % des cas la responsabilité incombe à la TCL.

#### CONSEQUENCES.

5. Les difficultés et les problèmes actuels de la TCL ont pour conséquences :

- a) une grave insuffisance dans le nombre des véhicules en ligne et de grosses perturbations dans l'exploitation du réseau.

.../...



- b) La possibilité de perte totale de véhicules par la défaillance d'entretien et la défectuosité d'approvisionnement.
- c) Une réduction de l'étendue et des fréquences de lignes. A dater du 1er novembre 1962, la TCL a réduit l'horaire de la ligne 25, l'étendue de la ligne 10 et ramené le terminus au Centre de la Météo; la fréquence des passages des autobus est fortement réduite après 20 heures.
- d) Le retard des ouvriers et des employés, d'où un rendement plus bas dans leurs activités.
- e) Faible niveau d'hygiène et de confort pour les voyageurs transportés en surnombre.

#### RECOMMANDATIONS.

6. Afin d'assurer au niveau des besoins des transports, dans la mesure du parc existant, un programme d'exploitation normale, il est indispensable d'octroyer à la TCL les quotas de devises européennes et américaines nécessaires à l'importation des pièces de rechange.

Les quotas sont les suivants :

- 27.207.000 francs congolais, en devises européennes (FOB, base 1 fr belge = 1 fr congolais) pour l'achat des pièces détachées.
  - 11.523.062 francs congolais, en devises européennes (FOB, base 1 fr belge = 1 fr congolais) pour l'achat des rechanges et d'équipement qui permettront d'entreprendre, en janvier 1963, les grandes révisions systématiques des véhicules, et d'assurer la réalisation des travaux au courant du premier semestre 1963.
  - 2.407.000 francs congolais, en dollars (base, 1 \$ = 50 fr congolais) pour l'achat des pneus.
7. La répartition des quotas pourrait être effectuée en trois tranches mensuelles égales, à partir du mois de novembre.

Il est à noter qu'une grande partie des commandes, d'une valeur d'environ 20 millions de francs, sont prêtes pour l'expédition, dans les ports d'embarquement à Anvers, Liverpool et Hambourg.

15 novembre 1962.



ELEMENTS STATISTIQUES DU TRAFIC DES TRANSPORTS EN COMMUN  
DE LEOPOLDOVILLE

	<u>1958</u>	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
Lignes en exploitation (nombre)	25	18	17	18	
Kilométrage parcouru (kms)	7.507.001	8.220.171	8.726.431	9.827.011	
Voyageurs - Total	33.362.343	33.306.759	39.726.686	48.432.212	40.301.244 (1)
dont :					
Ecoliers européens		2.389.760	5.076.583	7.204.483	
Ecoliers congolais		2.259.484			
Employés, ouvriers		7.087.072	8.726.815	6.735.904	
Moyenne des voyageurs transportés mensuellement	2.280.195	2.775.563	3.310.557	4.036.017	3.992.995 (1)
Nbre de voyageurs par véhicule au parc	165.184	164.905	196.663	239.763	
Nbre de voyageurs par kilomètre	4.53	4.16	4.67	5.0	

-----  
(1) pour les 10 premiers mois - janvier/octobre

11 novembre 1962.



ELEMENTS STATISTIQUES D'EXPLOITATION  
DU PARC DE VEHICULES

(Société des Transports en commun de Léopoldville)

	<u>1958</u>	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
Parc de véhicules	202	202	202	202	223 (1)
gyrobus 200 places (2)	12	12	12	12	12
brossel A 97 200 pl.	53	54	54	54	54
brossel A 80 86 pl.	53	53	53	53	53
henschel 130 places	38	36	36	36	36
brossel 130 places	-	-	-	-	21 (3)
remorques de 100 pl.	46	47	47	47	47
Places disponibles	20.598	20.538	20.538	20.538	23.898
Kilométrage mensuel moyen					
brossel A 97	5.831	5.700	5.831	5.122	
brossel A 80	2.117	2.012	2.117	3.455	
henschel	4.384	4.506	4.384	2.642	
remorques	2.925	1.964	2.925	4.699	
Jours d'utilisation des véhicules (décembre)					
brossel A 97	27.93	28.06	24	(4)	
brossel A 80	22.29	22.99	22.57		
henschel	22.95	26.20	14.33		
remorques	18.07	13.34	23.66		
Accidents	215	261	314		
Responsabilité TCL		91	92		
Valeur du matériel roulant (en fr)		160.342.126	161.336.176	168.329.051	
Approvisionnement (31 décembre)		16.472.586	24.355.153	41.495.756 (5)	
Personnel	1170	991	1057	1284	
européens	36	35	14	19	
congolais	1134	956	1043	1165	

(1) Jusqu'à fin octobre.

(2) Les gyrobus sont transformés en autobus diesel en 1961.

(3) Le programme de rééquipement comprend 30 autobus. Les 9 dernières unités seront livrées fin 1962/début 1963.

(4) Repris sous taux d'immobilisation du matériel roulant (annexe III).

(5) Comprenant 9.573.117 francs de réévaluation de 30 %.

11 novembre 1962.



TAUX D'IMMOBILISATION DU MATERIEL ROULANT

Taux normal : 20 %

1961

Septembre	28 %
Octobre	33 %
Novembre	37.5 %
Décembre	40.0 %

1962

Janvier	39 %
Février	38 %
Mars	42 %
Avril	43 %
Mai	43 %
Juin	40 %
Juillet	40 %
Août	45 %
Septembre	48 %
Octobre	48 %

11 novembre 1962.



VALEUR DES LICENCES OBTENUES

(Société des Transports en commun de Léopoldville)

PIECES DE RECHANGE

Du 1er juillet 1960 au 30 juin 1961		16.270.272
directement	7.959.694	
par MATERMACO	8.310.578	
Du 1er juillet 1961 au 30 juin 1962		20.989.519
directement	20.816.401	
par MATERMACO	173.118	
Total 1er juillet 1960 au 30 juin 1962		37.259.791
directement	28.776.095	
par MATERMACO	8.483.696	
Après 30 juin		néant

P N E U S

Du 1er juillet 1960 au 30 juin 1961	2.607.200	
Du 1er juillet 1961 au 30 juin 1962	4.706.214	
Juillet 1962	4.810.000	
Total 1er juillet 1960 au 31 juil. 1962		12.123.414

TOTAL PIECES DE RECHANGE ET PNEUS

1er juillet 1960 au 31 juillet 1962	49.383.205
-------------------------------------	------------

IMPORTATIONS 1958-1961 (en Francs CIF)

1958	56.471.000
1959	32.045.000
1960	36.790.000
1961	31.914.000

11 novembre 1962



CONSTRUCTION D'UNE CHAÎNE DE MONTAGE DE  
CAMIONS DIESEL DEUTZ-MAGIRUS

-----

PROJET - PROPOSITION DE LA DEUTZ-MAGIRUS.

1. La Société congolaise DEUTZ-CONGO, en qualité de succursale directe et exclusive des Usines KLOECKNER-HUMBOLT-DEUTZ à Cologne (République fédérale d'Allemagne) a présenté au Ministre du Plan et de la Coordination économique un Projet sur la construction d'une chaîne de montage de camions diesel MAGIRUS-DEUTZ.

Par ce projet est proposée la constitution d'une Société anonyme mixte congolaise dans laquelle participeraient, à titre d'actionnaires, la République du Congo et DEUTZ-CONGO. La majorité des actions appartiendrait à DEUTZ CONGO. Le Conseil d'administration serait composé proportionnellement, selon la répartition des actions. La direction serait confiée à DEUTZ CONGO.

2. L'activité économique et productive de cette Société serait le montage en série de châssis-cabines de camions diesel DEUTZ MAGIRUS, de 5,5, 7,5 et 8,5 tonnes de charge normale. Le processus de production se ferait par le montage, sur châssis nu, des ressorts, des essieux de roues, de directions, de moteurs, de transmissions, de cabines et des accessoires. En d'autres termes, la Société importerait le matériel (jeux de pièces détachées) vendu par KLOECKNER-HUMBOLT-DEUTZ complété par des achats sur le marché congolais, et le tout serait transformé en unités de construction (moteurs, ponts arrière) et en camions complets, en utilisant, au maximum possible, la main d'oeuvre congolaise.

Les camions montés seraient cédés à DEUTZ CONGO qui s'occuperait de la vente, par le canal habituel de ses sièges et agences au Congo, de même que du Service après vente et du Stock des pièces de rechange pour l'entretien régulier des camions.

3. Le nombre minimum de véhicules à monter sur la chaîne garantissant la continuité et la rentabilité du montage serait de 300 à 400 unités par an, en fonction des types de châssis-cabines requis. Néanmoins le strict minimum absolu serait de 200 camions cabines-châssis avec une main d'oeuvre congolaise considérablement réduite. La main d'oeuvre nécessaire au programme minimum de 300 à 400 véhicules serait de 74 unités congolaises, dont 35 spécialistes des différentes opérations du montage même, et de 3 éléments européens.

.../...



4. La formation du personnel congolais serait réalisée par des cours accélérés de formation spéciale pour lesquels le personnel d'instruction européen serait fourni par les usines mêmes. En outre, le projet prévoit une formation, à tour de rôle, dans les usines en Allemagne fédérale, par cours spéciaux de perfectionnement pour les travaux de montage.

Parallèlement à ces cours de montage, on commencera la formation du personnel d'atelier, pour le Service après vente (inspections et réparations) et le Stock de pièces de rechange (magasiniers).

5. La réalisation de la chaîne de montage est conditionnée à deux éléments d'ordre économique - frais initiaux pour l'acquisition du terrain avec bâtiments et approvisionnement assuré et régulier en devises (D.M.) pour l'achat du matériel détaché.

Le coût de l'installation initiale serait, selon le projet, d'environ Un Million de Francs congolais. Le montage de 300 à 400 châssis cabines par an (le nombre des unités dépend de leur structure - le montage de 400 châssis cabines mercure de 5,5 tonnes est corrélatif à 200 châssis cabines jupiter de 8,5 tonnes de charge normale) demandera un montant en devises d'environ 8 millions de D.M. par an. (Le prix CIF d'un jeu de pièces détachées pour le montage local varie entre 20.000 et 40.000 D.M. selon le type du véhicule)

La mise en activité de la chaîne et du montage nécessitera des provisions et un approvisionnement en matériel détaché, douze à dix huit mois à l'avance. En d'autres termes, la mise à disposition de devises devrait être garantie douze mois à l'avance et des licences devraient être octroyées et transférées aux usines en Allemagne tous les six mois.

6. Le montage local en série de châssis cabines représenterait, par rapport au prix d'importation du châssis cabine entièrement monté aux usines en Allemagne, une économie en devises d'environ 14 %. Le prix de revient du matériel importé rendu et dédouané à Léopoldville en état démonté est de 18 %, tandis que celui du châssis cabine monté, de 13,5 % moins cher que l'unité montée aux usines (exprimé en francs congolais).

Le prix de vente du camion, monté au Congo, serait donc sensiblement moins cher que celui entièrement importé.

.../...



### REMARQUES GENERALES.

7. Le projet DEUTZ CONGO est fragmentaire, rendent difficile et incomplète une étude plus approfondie, ainsi qu'une évaluation déterminante et précise de tous ces éléments. Certains aspects du problème de la création d'une chaîne de montage sont développés en détail - besoins en devises, main d'oeuvre congolaise, relations commerciales -, d'autres sont présentés de façon sommaire ou même ne sont pas mentionnés du tout - montant du capital, prix de revient et rentabilité de la chaîne, valeur des importations des pièces détachées nécessaires à l'entretien des véhicules.
8. On propose la formation d'une Société mixte avec participation de la République du Congo. Il est impossible d'admettre que l'on pourrait se prononcer sur ce problème, sans aucune connaissance quant au montant du capital initial et à la rentabilité de la Société. Cette rentabilité devrait être basée sur le prix de revient du montage (avec tous ses éléments - location du bâtiment, amortissement des installations de la chaîne, outillage, frais administratifs, etc.), le prix de vente. Cependant, des précisions relatives à cette question font défaut.
9. En outre, la condition de la participation et des relations commerciales de la société à créer, ne correspond pas aux intérêts optima qui devraient être atteints. DEUTZ CONGO a une double fonction : partenaire majoritaire de la société et agent de vente des camions du service après vente et d'approvisionnement en pièces détachées.

Il est évident, du point de vue structure des actionnaires, que la participation directe des usines elles-mêmes serait la solution la plus favorable. DEUTZ CONGO n'est qu'un intermédiaire. En outre c'est une société congolaise dont l'apport en capital ne pourrait être qu'en francs congolais. La participation des usines mêmes enchaîne leurs intérêts au sort et à la promotion de la société, cela d'autant plus que la chaîne de montage représente un aspect de la production déplacée dans un autre pays. La part au capital, en tant qu'investissement, provenant de l'extérieur, doit être effectuée en devises étrangères.

Sur le plan commercial, la section de vente du Service après vente et d'approvisionnement en pièces à DEUTZ CONGO diminue les possibilités des revenus de la Société. Le montage annuel de 400 unités ne représente aucune difficulté à la concentration de ces services dans une seule société. Au contraire, ils faciliteront l'expansion de la production.

### ECONOMIE EN DEVISES.

10. L'économie en devises doit être considérée sous deux formes - différence du coût entre châssis-cabine entièrement monté en usine et celui monté par la chaîne de montage, et différence entre frais de carburants et pièces détachées d'un camion diesel et à essence.

.../...



L'économie par unité montée par la chaîne est faible - 6.5 % (1). Cependant, elle devient significative dans le cadre de la production de 300-400 véhicules et se chiffre à 7 camions châssis, sur chaque centaine montée ou à environ 24 sur la production minime (annexe I).

Dans le domaine de l'exploitation, comparée aux frais en devises d'un camion à essence, l'économie acquiert un caractère important sinon déterminant (Annexes II et III). Deux faits sont à l'origine de ce phénomène - consommation en carburant et viabilité.

Le Congo est pays importateur des pays pétroliers. Une consommation réduite en carburant représente simultanément une réduction de la sortie de devises. Cette diminution résultant de l'utilisation d'un camion diesel, sur 100.000 kms parcourus, est de l'ordre de 906.2 dollars (Annexe II), ou au-delà de 350.000 dollars pour 400 unités. En outre, la viabilité plus longue d'un camion diesel (1.65 : 1) que celle du camion à essence augmente cette différence (frais des pièces de rechange) et elle atteint 1.193 dollars par unité, ou au-delà de 470.000 dollars pour l'ensemble.

11. Il convient de noter que cette économie se reflète sur le prix de revient du transport effectué, d'où tarif plus bas, revenus plus élevés pour les transporteurs, charges moindres pour les produits transportés.

#### POUVOIR D'ACHAT DU MARCHE CONGOLAIS.

12. Le camion diesel n'a commencé à s'introduire au Congo qu'en 1956/1957, par l'importation croissante de véhicules de fabrication européenne. A défaut de statistiques sur le nombre de camions diesel importés annuellement, il est à signaler que, depuis juillet 1960, jusqu'à fin 1961, dans des possibilités très réduites d'importation, l'achat de 454 camions diesel a été effectuée. En d'autres termes, le Congo est un marché de diesel dont le potentiel a une tendance d'expansion.

Ces considérations restent les mêmes relativement au tonnage des véhicules - de 5 à 8.5 tonnes. Au cours des cinq dernières années d'avant l'indépendance les importations de camions et de châssis dépassant 5 tonnes étaient :

	<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>	<u>1958</u>	<u>1959</u>
Camions	1026	1331	1299	630	382
Châssis	29	46	22	77	168

(Le recul enregistré en 1958 et 1959 est plutôt le reflet de la récession économique qu'une tendance stable de la situation du marché.)

.../...

- (1) D'après le Projet DEUTZ CONGO, l'économie est plus élevée - 14.3 % - Cette augmentation est due à une estimation des frais de transport maritime extrêmement réduits (5 %).



13. Le pouvoir d'achat du marché congolais et la tendance poussée vers le diesel démontre qu'une chaîne de montage de 300-400 châssis-cabines est justifiée. Un seul problème se pose - la MAGIRUS DEUTZ est-elle suffisamment introduite sur le marché congolais et peut-elle dès le début attirer la majorité des intéressés à l'achat du diesel ? Au 31 décembre 1959, selon les statistiques officielles des véhicules à moteur, 122 MAGIRUS DEUTZ étaient recensés.

D'autre part, les principaux usagers des transports par route, plantations, sociétés des mines, industries, transporteurs par route, appartiennent à de grands groupes financiers lesquels, par d'autres affiliations, sont déjà liés à des productions de camions - Groupe LEVER avec la GENERAL MOTORS par la SEDEC, Société Générale avec la FORD Company par la CEGEAC, la COMINIÈRES avec la MATERMACO par la MATERMACO.

Il est certain, qu'au début tout au moins, la vente des MAGIRUS DEUTZ sera dirigée, par la force des choses, vers l'administration, les sociétés de moindre importance et les clients individuels (commerçants, planteurs, etc.). Il est difficile d'évaluer dans les conditions actuelles le pouvoir d'achat de ces catégories pour les M. DEUTZ.

#### POSSIBILITES D'EXPORTATION.

14. Le projet mentionne les possibilités ultérieures d'exportation de châssis-cabines montés au Congo. Aucune documentation statistique de vente de MAGIRUS DEUTZ dans les autres pays d'Afrique centrale et équatoriale, n'accompagne cette constatation. Les usines KLOECKNER-HUMBOLT-DEUTZ ont commencé l'installation d'une usine de montage au Nigeria, laquelle en soi-même exclut toute possibilité d'exportation vers les pays limitrophes.

Les pays de l'U.A.M. sont liés à la production française. Les pays du Sud, exception faite de l'Angola, appartiennent à la zone de la Livre Sterling. En tant que marché potentiel et éventuel restent le Ruanda, Burundi et Angola, sur lesquels il est impossible de se prononcer.

#### INDUSTRIES LOCALES.

15. Le Congo dispose de matières premières nécessaires à la production automobile (coton, caoutchouc, etc.). L'industrialisation ultérieure du pays pourrait donner un élément très important d'expansion de la chaîne, simultanément à une diminution progressive de sortie en devises.

#### FORMATION DE TECHNICIENS CONGOLAIS QUALIFIES.

16. La création d'une chaîne de montage au Congo représente, dans le contexte du problème général de formation, une contribution importante.

.../...



DEVISES NECESSAIRES.

17. L'activité de la chaîne de montage est conditionnée par des importations annuelles d'une valeur de 8 millions de D.M. Il convient d'y ajouter au moins 6 % pour les pièces détachées, soit 480.000 D.M. par an.

CONCLUSIONS.

- i) En principe, l'installation d'une chaîne de montage de camions diesel est dans l'intérêt économique du pays.
- ii) Le Projet DEUTZ CONGO doit être complété. (Demander à cette Société de soumettre une documentation détaillée de tous les éléments du Projet.)
- iii) Nommer une Commission qui examinera le Projet dans tous ses aspects - technique, commercial, monétaire, statutaire.

7 novembre 1962

Nikola BOSKOVIC  
Conseiller Principal,  
Communications & Transports  
ONUC



Estimation comparative de l'économie en Devises par  
l'importation du châssis-cabine MAGIRUS DEUTZ démonté  
(calcul sur la base :

100 = châssis cabine entièrement monté en usine)

	Châssis-cabine entiè- rement monté en usine	Châssis-cabine complè- tement démonté avec emballage
Prix d'achat ex-usine	100	95
Emballage	-	3
Transport maritime, assurance CIF Matadi	20	14
Prix CIF en devises	120	112
Economie en devises 6.5 %		
Transport Matadi-Léopoldville	2.2	1.8
Droit d'entrée	12.0	5.2
Prix du matériel rendu dédouané Léopoldville	134.2	119.0
Economie en francs congolais 11.4 %		
Frais de montage	-	6
Prix de revient	134.2	125.0
Economie en francs congolais 6.9 %		



Estimation comparative de l'économie  
sur l'utilisation camion diesel/camion à essence

---

	<u>Camion à essence</u>	<u>Camion diesel</u>
Charge utile du camion 5-6 tonnes		
Consommation par 100 km	45 l	16 l
kms parcourus	100.000	100.000
Consommation totale	45.000 l	16.000 l
Prix actuel en devises	90.000	32.000
Economie	-	58.000
En dollars (taux 1 \$ = 64 F)		906.2 \$

NOTE -

L'économie en devises sur 100.000 km est de 906.2 dollars.  
Cette économie est encore plus importante sur le prix de revient du transport effectué à la base du prix d'achat des carburants en francs congolais.



ESTIMATION DE L'ECONOMIE EN DEVISES  
DU CAMION DIESEL PAR RAPPORT AU CAMION A ESSENCE  
EN FONCTION DE LA DUREE DE VIE

-----

(Valeur exprimée en francs congolais au taux de :  
1 \$ = 64 francs)

Eléments de comparaison-

Charge utile du camion 5 à 6 tonnes

Moyennes du camion jusqu'à la deuxième révision totale  
(en kms parcourus)

A essence :	100.000 km
diesel :	165.000 km
consommation par 100 km :	
à essence :	45 litres
diesel :	16 litres.

	<u>Camion à essence</u>	<u>Camion diesel</u>
Prix d'achat FOB	175.000	300.000
Pièces de rechange	52.500	45.000
Carburant	20.000	52.800
Total :	317.500	397.800
Réduction sur 100.000 km	317.500	241.100
Economie en devises :		76.400
ou, en dollars		1.193.



CONSTRUCTION D'UNE CHAÎNE DE MONTAGE DE  
CAMIONS DIESEL DEUTZ-MAGIRUS

-----

PROJET - PROPOSITION DE LA DEUTZ-MAGIRUS.

1. La Société congolaise DEUTZ-CONGO, en qualité de succursale directe et exclusive des Usines KLOECKNER-HUMBOLT-DEUTZ à Cologne (République fédérale d'Allemagne) a présenté au Ministre du Plan et de la Coordination économique un Projet sur la construction d'une chaîne de montage de camions diesel MAGIRUS-DEUTZ.

Par ce projet est proposée la constitution d'une Société anonyme mixte congolaise dans laquelle participeraient, à titre d'actionnaires, la République du Congo et DEUTZ-CONGO. La majorité des actions appartiendrait à DEUTZ CONGO. Le Conseil d'administration serait composé proportionnellement, selon la répartition des actions. La direction serait confiée à DEUTZ CONGO.

2. L'activité économique et productive de cette Société serait le montage en série de châssis-cabines de camions diesel DEUTZ MAGIRUS, de 5,5, 7,5 et 8,5 tonnes de charge normale. Le processus de production se ferait par le montage, sur châssis nu, des ressorts, des essieux de roues, de directions, de moteurs, de transmissions, de cabines et des accessoires. En d'autres termes, la Société importerait le matériel (jeux de pièces détachées) vendu par KLOECKNER-HUMBOLT-DEUTZ complété par des achats sur le marché congolais, et le tout serait transformé en unités de construction (moteurs, ponts arrière) et en camions complets, en utilisant, au maximum possible, la main d'oeuvre congolaise.

Les camions montés seraient cédés à DEUTZ CONGO qui s'occuperait de la vente, par le canal habituel de ses siège et agences au Congo, de même que du Service après vente et du Stock des pièces de rechange pour l'entretien régulier des camions.

3. Le nombre minimum de véhicules à monter sur la chaîne garantissant la continuité et la rentabilité du montage serait de 300 à 400 unités par an, en fonction des types de châssis-cabines requis. Néanmoins le strict minimum absolu serait de 200 camions cabines-châssis avec une main d'oeuvre congolaise considérablement réduite. La main d'oeuvre nécessaire au programme minimum de 300 à 400 véhicules serait de 74 unités congolaises, dont 35 spécialistes des différentes opérations du montage même, et de 3 éléments européens.

.../...



4. La formation du personnel congolais serait réalisée par des cours accablés de formation spéciale pour lesquels le personnel d'instruction européen serait fourni par les usines mêmes. En outre, le projet prévoit une formation, à tour de rôle, dans les usines en Allemagne fédérale, par cours spéciaux de perfectionnement pour les travaux de montage.

Parallèlement à ces cours de montage, on commencera la formation du personnel d'atelier, pour le Service après vente (inspections et réparations) et le Stock de pièces de rechange (magasiniers).

5. La réalisation de la chaîne de montage est conditionnée à deux éléments d'ordre économique - frais initiaux pour l'acquisition du terrain avec bâtiments et approvisionnement assuré et régulier en devises (D.M.) pour l'achat du matériel détaché.

Le coût de l'installation initiale serait, selon le projet, d'environ Un Million de Francs congolais. Le montage de 300 à 400 châssis cabines par an (le nombre des unités dépend de leur structure - le montage de 400 châssis cabines mercure de 5,5 tonnes est corrélatif à 200 châssis cabines jupiter de 8,5 tonnes de charge normale) demandera un montant en devises d'environ 8 millions de D.M. par an. (Le prix CIF d'un jeu de pièces détachées pour le montage local varie entre 20.000 et 40.000 D.M. selon le type du véhicule)

La mise en activité de la chaîne et du montage nécessitera des provisions et un approvisionnement en matériel détaché, douze à dix huit mois à l'avance. En d'autres termes, la mise à disposition de devises devrait être garantie douze mois à l'avance et des licences devraient être octroyées et transférées aux usines en Allemagne tous les six mois.

6. Le montage local en série de châssis cabines représenterait, par rapport au prix d'importation du châssis cabine entièrement monté aux usines en Allemagne, une économie en devises d'environ 14 %. Le prix de revient du matériel importé rendu et dédouané à Léopoldville en état démonté est de 18 %, tandis que celui du châssis cabine monté, de 13,5 % moins cher que l'unité montée aux usines (exprimé en francs congolais).

Le prix de vente du camion, monté au Congo, serait donc sensiblement moins cher que celui entièrement importé.

.../...



### REMARQUES GENERALES.

7. Le projet DEUTZ CONGO est fragmentaire, rendant difficile et incomplète une étude plus approfondie, ainsi qu'une évaluation déterminante et précise de tous ces éléments. Certains aspects du problème de la création d'une chaîne de montage sont développés en détail - besoins en devises, main d'oeuvre congolaise, relations commerciales -, d'autres sont présentés de façon sommaire ou même ne sont pas mentionnés du tout - montant du capital, prix de revient et rentabilité de la chaîne, valeur des importations des pièces détachées nécessaires à l'entretien des véhicules.
8. On propose la formation d'une Société mixte avec participation de la République du Congo. Il est impossible d'admettre que l'on pourrait se prononcer sur ce problème, sans aucune connaissance quant au montant du capital initial et à la rentabilité de la Société. Cette rentabilité devrait être basée sur le prix de revient du montage (avec tous ses éléments - location du bâtiment, amortissement des installations de la chaîne, outillage, frais administratifs, etc.), le prix de vente. Cependant, des précisions relatives à cette question font défaut.
9. En outre, la condition de la participation et des relations commerciales de la société à créer, ne correspond pas aux intérêts optima qui devraient être atteints. DEUTZ CONGO a une double fonction : partenaire majoritaire de la société et agent de vente des camions du service après vente et d'approvisionnement en pièces détachées.

Il est évident, du point de vue structure des actionnaires, que la participation directe des usines elles-mêmes serait la solution la plus favorable. DEUTZ CONGO n'est qu'un intermédiaire. En outre c'est une société congolaise dont l'apport en capital ne pourrait être qu'en francs congolais. La participation des usines mêmes enchaîne leurs intérêts au sort et à la promotion de la société, cela d'autant plus que la chaîne de montage représente un aspect de la production déplacée dans un autre pays. La part au capital, en tant qu'investissement, provenant de l'extérieur, doit être effectuée en devises étrangères.

Sur le plan commercial, la section de vente du Service après vente et d'approvisionnement en pièces à DEUTZ CONGO diminue les possibilités des revenus de la Société. Le montage annuel de 400 unités ne représente aucune difficulté à la concentration de ces services dans une seule société. Au contraire, ils faciliteront l'expansion de la production.

### ECONOMIE EN DEVISES.

10. L'économie en devises doit être considérée sous deux formes - différence du coût entre châssis-cabine entièrement monté en usine et celui monté par la chaîne de montage, et différence entre frais de carburants et pièces détachées d'un camion diesel et à essence.

.../...



L'économie par unité montée par la chaîne est faible - 6.5 % (1). Cependant, elle devient significative dans le cadre de la production de 300-400 véhicules et se chiffre à 7 camions châssis, sur chaque centaine montée ou à environ 24 sur la production minime (annexe I).

Dans le domaine de l'exploitation, comparée aux frais en devises d'un camion à essence, l'économie acquiert un caractère important sinon déterminant (Annexes II et III). Deux faits sont à l'origine de ce phénomène - consommation en carburant et viabilité.

Le Congo est pays importateur des pays pétroliers. Une consommation réduite en carburant représente simultanément une réduction de la sortie de devises. Cette diminution résultant de l'utilisation d'un camion diesel, sur 100.000 kms parcourus, est de l'ordre de 906.2 dollars (Annexe II), ou au-delà de 350.000 dollars pour 400 unités. En outre, la viabilité plus longue d'un camion diesel (1.65 : 1) que celle du camion à essence augmente cette différence (frais des pièces de rechange) et elle atteint 1.193 dollars par unité, ou au-delà de 470.000 dollars pour l'ensemble.

11. Il convient de noter que cette économie se reflète sur le prix de revient du transport effectué, d'où tarif plus bas, revenus plus élevés pour les transporteurs, charges moindres pour les produits transportés.

#### POUVOIR D'ACHAT DU MARCHE CONGOLAIS.

12. Le camion diesel n'a commencé à s'introduire au Congo qu'en 1956/1957, par l'importation croissante de véhicules de fabrication européenne. A défaut de statistiques sur le nombre de camions diesel importés annuellement, il est à signaler que, depuis juillet 1960, jusqu'à fin 1961, dans des possibilités très réduites d'importation, l'achat de 454 camions diesel a été effectuée. En d'autres termes, le Congo est un marché de diesel dont le potentiel a une tendance d'expansion.

Ces considérations restent les mêmes relativement au tonnage des véhicules - de 5 à 8.5 tonnes. Au cours des cinq dernières années d'avant l'indépendance les importations de camions et de châssis dépassant 5 tonnes étaient :

	<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>	<u>1958</u>	<u>1959</u>
Camions	1026	1331	1299	630	382
Châssis	29	46	22	77	168

(Le recul enregistré en 1958 et 1959 est plutôt le reflet de la récession économique qu'une tendance stable de la situation du marché.)

.../...

- (1) D'après le Projet DEUTZ CONGO, l'économie est plus élevée - 14.3 % - Cette augmentation est due à une estimation des frais de transport maritime extrêmement réduits (5 %).



13. Le pouvoir d'achat du marché congolais et la tendance poussée vers le diesel démontre qu'une chaîne de montage de 300-400 châssis-cabines est justifiée. Un seul problème se pose - la MAGIRUS DEUTZ est-elle suffisamment introduite sur le marché congolais et peut-elle dès le début attirer la majorité des intéressés à l'achat du diesel ? Au 31 décembre 1959, selon les statistiques officielles des véhicules à moteur, 122 MAGIRUS DEUTZ étaient recensés.

D'autre part, les principaux usagers des transports par route, plantations, sociétés des mines, industries, transporteurs par route, appartiennent à de grands groupes financiers lesquels, par d'autres affiliations, sont déjà liés à des productions de camions - Groupe LEVER avec la GENERAL MOTORS par la SEDEC, Société Générale avec la FORD Company par la CEGEAC, la COMINIERES avec la MATERMACO par la MATERMACO.

Il est certain, qu'au début tout au moins, la vente des MAGIRUS DEUTZ sera dirigée, par la force des choses, vers l'administration, les sociétés de moindre importance et les clients individuels (commerçants, planteurs, etc.). Il est difficile d'évaluer dans les conditions actuelles le pouvoir d'achat de ces catégories pour les M. DEUTZ.

#### POSSIBILITES D'EXPORTATION.

14. Le projet mentionne les possibilités ultérieures d'exportation de châssis-cabines montés au Congo. Aucune documentation statistique de vente de MAGIRUS DEUTZ dans les autres pays d'Afrique centrale et équatoriale, n'accompagne cette constatation. Les usines KLOECKNER-HUMBOLT-DEUTZ ont commencé l'installation d'une usine de montage au Nigeria, laquelle en soi-même exclut toute possibilité d'exportation vers les pays limitrophes.

Les pays de l'U.A.M. sont liés à la production française. Les pays du Sud, exception faite de l'Angola, appartiennent à la zone de la Livre Sterling. En tant que marché potentiel et éventuel restent le Ruanda, Burundi et Angola, sur lesquels il est impossible de se prononcer.

#### INDUSTRIES LOCALES.

15. Le Congo dispose de matières premières nécessaires à la production automobile (coton, caoutchouc, etc.). L'industrialisation ultérieure du pays pourrait donner un élément très important d'expansion de la chaîne, simultanément à une diminution progressive de sortie en devises.

#### FORMATION DE TECHNICIENS CONGOLAIS QUALIFIES.

16. La création d'une chaîne de montage au Congo représente, dans le contexte du problème général de formation, une contribution importante.

.../...



DEVISES NECESSAIRES.

17. L'activité de la chaîne de montage est conditionnée par des importations annuelles d'une valeur de 8 millions de D.M. Il convient d'y ajouter au moins 6 % pour les pièces détachées, soit 480.000 D.M. par an.

CONCLUSIONS.

- i) En principe, l'installation d'une chaîne de montage de camions diesel est dans l'intérêt économique du pays.
- ii) Le Projet DEUTZ CONGO doit être complété. (Demander à cette Société de soumettre une documentation détaillée de tous les éléments du Projet.)
- iii) Nommer une Commission qui examinera le Projet dans tous ses aspects - technique, commercial, monétaire, statutaire.

7 novembre 1962

Nikola BOSKOVIC  
Conseiller Principal,  
Communications & Transports  
ONUC



Estimation comparative de l'économie en Devises par  
l'importation du châssis-cabine MAGIRUS DEUTZ démonté  
(calcul sur la base :

100 = châssis cabine entièrement monté en usine)

	Châssis-cabine entiè- rement monté en usine	Châssis-cabine complè- tement démonté avec emballage
Prix d'achat ex-usine	100	95
Emballage	-	3
Transport maritime, assurance CIF Matadi	20	14
Prix CIF en devises	120	112
Economie en devises 6.5 %		
Transport Matadi-Léopoldville	2.2	1.8
Droit d'entrée	12.0	5.2
Prix du matériel rendu dédouané Léopoldville	134.2	119.0
Economie en francs congolais 11.4 %		
Frais de montage	-	6
Prix de revient	134.2	125.0
Economie en francs congolais 6.9 %		



Estimation comparative de l'économie  
sur l'utilisation camion diesel/camion à essence

---

	<u>Camion à essence</u>	<u>Camion diesel</u>
Charge utile du camion 5-6 tonnes		
Consommation par 100 km	45 l	16 l
kms parcourus	100.000	100.000
Consommation totale	45.000 l	16.000 l
Prix actuel en devises	90.000	32.000
Economie	-	58.000
En dollars (taux 1 \$ = 64 F)		906.2 \$

NOTE -

L'économie en devises sur 100.000 km est de 906.2 dollars.  
Cette économie est encore plus importante sur le prix de revient du transport effectué à la base du prix d'achat des carburants en francs congolais.



ESTIMATION DE L'ECONOMIE EN DEVISES  
DU CAMION DIESEL PAR RAPPORT AU CAMION A ESSENCE  
EN FONCTION DE LA DUREE DE VIE

-----

(Valeur exprimée en francs congolais au taux de :  
1 \$ = 64 francs)

Eléments de comparaison-

Charge utile du camion 5 à 6 tonnes

Moyennes du camion jusqu'à la deuxième révision totale  
(en kms parcourus)

A essence :	100.000 km
diesel :	165.000 km
consommation par 100 km :	
à essence :	45 litres
diesel :	16 litres.

	<u>Camion à essence</u>	<u>Camion diesel</u>
Prix d'achat FOB	175.000	300.000
Pièces de rechange	52.500	45.000
Carburant	20.000	52.800
Total :	317.500	397.800
Réduction sur 100.000 km	317.500	241.100
Economie en devises :		76.400
ou, en dollars		1.193.



civOps. 1135/63

29 August 1963

10-20  
T-320/12  
D-01

To : Mr. N. Boskovic  
Senior Consultant, Communications and Transport

From : Mr. A.C. Gilpin  
Acting Chief, Civilian Operations

Subject : Bukavu-Kalundu Network and Reconstruction of Kongolo Bridge

....

In connection with your memos of 23 August on the above subjects, this is to advise that the Bukavu-Kalundu Road was approved on 6 June for financing with Counterpart Funds derived under Title I and work started in that same month. Details of the project are contained in Civilian Operations Document No. 9, a copy of which I am attaching. Minister Ilunga's letter to the Minister of Foreign Affairs might perhaps usefully stress the need to obtain the agreement of the Government of Rwanda for work on this project to be undertaken in its territory.

As far as the Kongolo Bridge is concerned, no action has yet been taken. It was included in the 15 bridges in Katanga under Public Works Programme "D". At present a study is being undertaken by Mr. Larcher.



10-20  
85-01

Gilpin  
Brooks

PW/2935/204.9

Le 26 Août 1963.

A: Monsieur N. Boskovic, Conseiller Principal, Transports & Communications

DE: M.E. Larcher, Chef de la Section des Travaux Publics

OBJET: Maintenance du tronçon de route ruandais de la route Bukavu-Kalundu

REF: Votre CTR/M.985

Le mémo rappelé en référence n'expose pas exactement le problème dont je vous ai entretenu concernant l'objet précité.

Je vous ai indiqué, en effet, que le Gouvernement Ruandais attache un intérêt mineur à l'entretien de la route Bukavu-Kalundu. Au contraire, cet axe est essentiel pour l'ensemble de l'économie du Kivu, tant à l'importation qu'à l'exportation.

A diverses reprises, l'OTRACO qui exploite un service de transports routiers entre Bukavu et Kalundu-Usumbura est intervenu pour que les travaux Publics réparent la route en cause.

Le Ministre des Travaux Publics du Gouvernement congolais s'est préoccupé de prendre les mesures nécessaires pour dégager les crédits destinés à couvrir les dépenses de remise en état de l'ensemble de cette route, y compris le tronçon situé en territoire ruandais sur lequel de graves glissements de terrains se sont produits pendant la saison des pluies de 1963.

Des travaux sont en cours depuis deux mois sur les tronçons congolais. En ce qui concerne le tronçon ruandais, je vous confirme que ce dont le Département des Travaux Publics a maintenant besoin pour mener à bien l'opération, est un accord du Gouvernement ruandais pour le libre accès du site des travaux aux entreprises et travailleurs congolais choisis pour les réaliser.

En conclusion, je vous serais obligé de bien vouloir modifier le projet de correspondance préparé pour le Ministre Ilunga dans le sens qui vient d'être défini, et accélérer sa transmission au Ministre des Affaires Etrangères, si vous êtes d'accord bien entendu.

c.c. - MM Gilpin, Brooks.



## ROUTING SLIP

TO

Mr. M. Reiser

~~250~~  
240

APPROVAL		NOTE AND RETURN
SEE ME, PLEASE		YOUR COMMENTS
YOUR SIGNATURE		YOUR INFORMATION
NOTE AND FILE		FOR ACTION

Regarding the Kongolo Bridge study, please advise me its status before the Title I Committee.

No action yet.

DATE

FROM

26 August 1963

James R. Brooks



ROUTINE SLIP

FOR ACTION

Mr. BROOKS

✓

✓✓✓



4  
OPERATION DES NATIONS UNIES  
AU CONGO



10-20  
7 320/12  
UNITED NATIONS OPERATION  
IN THE CONGO

BOITE POSTALE 7248  
LEOPOLDVILLE  
REPUBLIQUE DU CONGO  
CABLE: ONUC. LEOPOLDVILLE

CTR/M 987

23 August 1963

To: Mr. A.C. *Sam* Gilpin, Acting Chief of Civilian Operations  
From: N. Boskovic, Senior Consultant, Communications and Transport  
Subject: Reconstruction of the Kongolo Bridge

By his note addressed to the Minister of Public Works the Minister of Communications and Transport stresses the difficulties encountered by the CFL in the reconstruction of the Kongolo bridge.

In this same note he suggests the insertion in the Public Works programme financed by the counter part funds of the study for the reconstruction of this bridge.

*J. Ammi*

cc: Mr. M.E. Larcher, Public Works

## ROUTING SLIP

TO

Mr. M. Reiser

~~250~~  
246

APPROVAL	NOTE AND RETURN
SEE ME, PLEASE	YOUR COMMENTS
YOUR SIGNATURE	YOUR INFORMATION
NOTE AND FILE	FOR ACTION

Please check our projects and  
... advise me whether the Bukavu/  
Kalundu road has been approved  
under Title I counterpart.

6 June approve

DATE

FROM

26 August 1963

James R. Brooks



ROUTINE SLIP

FOR ACTION

Mr. BROOKS

vvv

OPERATION DES NATIONS UNIES  
AU CONGO



UNITED NATIONS OPERATION  
IN THE CONGO

BOITE POSTALE 7248  
LEOPOLDVILLE  
REPUBLIQUE DU CONGO  
CABLE: ONUC. LEOPOLDVILLE

AUG 24 1963

ACTION

CTR/M 985

TO: *Gilpin 232*  
1  
2  
3  
☐ - Action Completed  
☐ - Action Wiedged  
☐ - No Action Required  
INITIALS

23 August 1963

To: Mr. A.C. Gilpin Acting Chief of Civilian Operations  
From: N. Boskovic, Senior Consultant, Communications and Transport  
Subject: Maintenance of the network Bukavu-Kalundu

A letter addressed to the Minister of Foreign Affairs has been prepared for the signature of the Minister of Communications and Transport stressing the difficulties encountered for the maintenance of the network Bukavu-Kalundu.

As a portion of this road passes through the Rwandese territory, it was requested for the maintenance of this section be reached with the Republic of Rwanda.

The above letter will be signed by Minister ILUNGA on his return from LULUABOURG toward the end of August.

*J. Ilunga*

cc: Mr. M.E. Larcher, Public Works



OPERATION DES NATIONS UNIES  
AU CONGO



UNITED NATIONS OPERATION  
IN THE CONGO

BOITE POSTALE 7248  
LEOPOLDVILLE  
REPUBLIQUE DU CONGO  
CABLE: ONUC. LEOPOLDVILLE

CTR/M983

22 August 1963

To : Mr. A. C. Gilpin, Acting Chief of Civilian Operations

From : N. Boskovic, Senior Consultant, Transport & Communications

Subject : Draft programme for 1964 / 65, Civilian Operations

With reference to your Circular No. 124 of the 20 August, will you please note that project 10-08 was approved by the Minister of Communications and Transport on the 2 of August on which date it was forwarded to the Office of Economic Coordination.

Project 10-20, signed a few days later viz on the 10 August and forwarded to Economic Coordination on the same date.

Copies of above project duly initialed by the Minister were this day forwarded to our Mr. Succar for ready reference.

*J. Ammi*

AUG 24 1963

ACTION

TO:	<i>Gilpin</i>	<i>232</i>
1		
2		
3		
<input type="checkbox"/> - A	Completed	
<input type="checkbox"/> - Acknowledged		
<input checked="" type="checkbox"/> - No Action Required		
INITIALS	<i>am</i>	

OPERATION DES NATIONS UNIES  
AU CONGO



UNITED NATIONS OPERATION  
IN THE CONGO

BOITE POSTALE 7248  
LEOPOLDVILLE  
REPUBLIQUE DU CONGO  
CABLE: ONUC. LEOPOLDVILLE

CTR/M983

22 August 1963

To : Mr. A. C. Gilpin, Acting Chief of Civilian Operations  
From : N. Boskovic, Senior Consultant, Transport & Communications  
Subject : Draft programme for 1964 / 65, Civilian Operations

With reference to your Circular No. 124 of the 20 August, will you please note that project 10-08 was approved by the Minister of Communications and Transport on the 2 of August on which date it was forwarded to the Office of Economic Coordination.

Project 10-20, signed a few days later viz on the 10 August and forwarded to Economic Coordination on the same date.

Copies of above project duly initialed by the Minister were this day forwarded to our Mr. Succar for ready reference.

AUG 24 1963

ACTION

Gilpin 232



20 August 1963

To: Mr. F. Scheller, Administrative Officer, Albertville  
From: R. Polgar, Deputy Chief Administrative Officer  
Subject: Points of issue between ONUC and CFL, Albertville

..... In a memorandum dated 14 August 1963, addressed to Mr. Gilpin, Acting, Chief of Civilian Operations, Mr. Boskovic, Senior Consultant for Transport and Communications, has raised a number of points concerning the outstanding obligations to be settled by ONUC with the CFL in Albertville. It will be seen therefrom that payments have been made already regarding some bills while there are still some more bills on which payment has to be effected. I am sending you enclosed copy of the memorandum under reference and copy of memorandum dated 17 August 1963 from Mr. A.C. Gilpin, regarding this matter.

2. It is highly desirable that arrangements should be made in this connection and I should like you to establish an immediate contact with the CFL with a view to furnishing us with details that will enable us settle this question without further delay. Your comments on the other points will, also, be appreciated.

cc: Mr. A.C. Gilpin, Acting Chief of Civilian Operations

INFO. COPY

AUG 21 1963

Action To.....

File No.



10-20  
cc: Mr. Boskovic

CIV.OPS./1071/63

CTR/M 975

Léopoldville, le 17 août 1963

Monsieur le Secrétaire Général,

Il a été porté à ma connaissance que plusieurs points restent encore à régler entre l'ONUC et la Direction CFL à Albertville.

Suivant cette information, j'ai donné les instructions nécessaires à notre Service d'Administration d'Albertville afin de régler, le plus tôt possible, tout différend restant en suspens avec cette compagnie.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'assurance de ma considération distinguée.

A. C. Gilpin  
Chef des Opérations civiles a.i.

Monsieur Paul Kabasubabo  
Secrétaire Général  
Ministère des Communications et Transports  
Léopoldville



CIV.OPS./1070/63

17 August, 1963

To: Mr. Carey Seward, Chief Administrative Officer  
From: A. C. Gilpin, Acting Chief, Civilian Operations  
Subject: Points of issue between ONUC and CFL, Albertville

I attach two copies of a memorandum dated 14 August from Mr. Boskovic, our Senior Consultant for Transport and Communications, drawing attention to a number of points still at issue between ONUC and the Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains (CFL) in Albertville.

We should like to help the CFL restore its normal services as soon as possible, and I shall be grateful if you will instruct Mr. Scheller to take up these questions with them with a view to an early settlement.

cc: Mr. Boskovic



OPERATION DES NATIONS UNIES  
AU CONGO



UNITED NATIONS OPERATION  
IN THE CONGO

BOITE POSTALE 7248  
LEOPOLDVILLE  
REPUBLIQUE DU CONGO  
CABLE: ONUC. LEOPOLDVILLE

10-20

CTR/M 974

14 August 1963

To: Mr. A.C. Gilpin, Acting Chief of Civilian Operations  
From: N. Boskovic, Senior Consultant, Transport and Communications  
Subject: Litigations ONUC - CFL

By their letter of the 9th inst. the "Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains (CFL) advise me that the following litigations continue to be in abeyance between their Management and the ONUC Services at A'ville:-

- 1) The Warehouses of the Railways Station are still occupied by ONUC
- 2) A considerable amount of furniture is still missing and claims have been submitted for settlement thereof.
- 3) Although several bills have already been settled, a number of very old ones remain unsettled.
- 4) ONUC is to restore eight more houses.
- 5) CFL would be interested to buy from ONUC consumable goods for their canteens plus a number of vehicles (Bedford and Jeeps) to facilitate their transport problems.

Your instructions to ONUC A'ville to endeavour to put an end, when ever CFL's claims are justified will be appreciated.

*J. Muri*

AUG 16 1963

ACTION

TO:	<i>Gilpin 210</i>
1	
2	
3	
<input checked="" type="checkbox"/>	As A.C. Completed
<input type="checkbox"/>	Acknowledged
<input type="checkbox"/>	No Action Required
INITIALS	<i>any</i>



3  
OPERATION DES NATIONS UNIES  
AU CONGO



10-30  
UNITED NATIONS OPERATION  
IN THE CONGO

BOITE POSTALE 7248  
LEOPOLDVILLE  
REPUBLIQUE DU CONGO  
CABLE ONUC LEOPOLDVILLE

CTR/M960

9 August 1963

CONFIDENTIAL

To : Mr. A. C. *Jaen* <sup>Jaen</sup>, Acting Chief of Civilian Operations

From: N. Boskovic, Senior Consultant, Transport & Communications

.....  
I take pleasure in enclosing copy of an advice to the  
Secretary General of the Ministry of Communications and Transport  
on the "Consolidation of the Convention AIR CONGO / SABENA".

This study will give you an idea of the diversity of tasks  
undertaken by the Transport Group for account of this Ministry.

1. Mr. Brooks - *rrr*  
2. *Report*

Le 7 août 1962

A : M. P. Kabasube, Secrétaire Général  
Ministère des Communications et Transports

De : M. Boskovic, Conseiller Principal  
Transports et Communications

**A V I S**  
**CONVENTION DE CONSOLIDATION**  
**ENTRE LA SABENA ET AIR CONGO**

**Eléments constitutifs de la dette**

1. La dette d'AIR CONGO de 175.904.490 Fb à l'égard de la SABENA, consolidée à la date du 31 décembre 1961, devrait représenter la valeur non acquittée à la SABENA des rémunérations au titre des prestations d'assistance technique, de fourniture de matériel et d'opérations commerciales faites depuis le 1er juillet 1961.
2. Les critères déterminant les taux de différentes catégories de rémunérations sont définis dans la Convention de coopération en date du 29 juin 1961, ainsi que dans le procès-verbal d'une réunion du 20 juillet 1962 entre les représentants d'AIR CONGO et de la SABENA. La première prévoit que les rémunérations doivent être justes, la deuxième précise que les factures de la SABENA seraient acceptées par AIR CONGO à condition qu'elles correspondent effectivement au prix de revient. Par ailleurs, AIR CONGO s'est réservé le droit d'effectuer la vérification des factures et de procéder à des ajustements ultérieurs au règlement même de celles-ci.
3. L'approbation sans réserve par le Gouvernement Central du montant de la dette consolidée dépend directement de la mesure dans laquelle les parties intégrantes de la dette sont établies suivant les principes adoptés - prix de revient, vérification, ajustement. La Convention de consolidation ne contient aucune disposition confirmant leur mise en application.
4. La carence d'une telle constatation exige d'ajouter l'amendement suivant à l'article 1:  
"La dette est consolidée sur la base des factures établies au prix de revient, vérifiées et ajustées à la demande d'AIR CONGO."



5. Au cas que la vérification et l'ajustement des factures ne soient pas encore effectués, il serait indispensable de préserver ce droit à AIR CONGO par l'amendement suivant à l'article 1 :

"AIR CONGO se réserve le droit de vérifier, dans un délai de trois mois à partir de la signature de la présente Convention, les factures de la SABENA et de procéder, en accord avec la SABENA, à un ajustement ultérieur du montant de la dette consolidée."

Dans cet amendement, l'approbation de la Convention de consolidation, par rapport à la valeur de la créance consolidée, acquiert un caractère plus large qu'une confirmation usuelle de dette et des conditions dans lesquelles elle devrait être remboursée. Elle devient la ratification des critères de règlement financier qui sont à la base de l'établissement du montant consolidé, et pourrait porter préjudice aux droits d'AIR CONGO.

#### Mécanisme de remboursement

6. La Convention détermine initialement le remboursement de la dette par neuf versements semestriels de 19.544.944 \$b avec des échéances au 30 juin et 31 décembre de chaque année (article 2). Cependant, cette modalité de paiement est substantiellement modifiée par l'engagement complémentaire d'AIR CONGO d'affecter, d'office et manuellement, au remboursement de la dette le surplus des recettes en devises après satisfaction de ses besoins essentiels (article 3, para 1). Les montants de ces versements supplémentaires sont sans limite. Ils peuvent être affectés au règlement des échéances les plus sinistrées (article 3, para 2). En d'autres termes, le remboursement par neuf versements semestriels se transforme en remboursement par toutes les recettes en devises d'AIR CONGO, disponibles après satisfaction des besoins essentiels. Une seule limite est imposée - les versements doivent être au minimum de l'ordre de 19.544.944 \$b par semestre.

7. Il est incontestable que l'intérêt d'AIR CONGO est d'effectuer les versements par semestre et d'avoir à sa disposition toutes les devises excédentaires résultant de son activité. Toutefois, la décision à prendre sur le mécanisme de remboursement prévu par la Convention dépend plutôt du programme d'investissements adopté à l'égard de l'évolution d'AIR CONGO d'une part et, d'autre part des possibilités d'approvisionnement en devises convertibles.

#### Garantie des engagements

8. En garantie des engagements souscrits, AIR CONGO doit déposer auprès d'une institution bancaire une somme en francs congolais d'un montant égal à la dette consolidée en francs belges et multiplié par le coefficient 1,3, soit 228.673.837 FC (article 7, para 1). Ce dépôt sera libéré au fur et à mesure des règlements effectués par AIR CONGO au remboursement de la dette (article 7, para 2). Les sommes libérées seront affectées par priorité et à la requête de la SABENA au règlement des sommes qui lui seraient éventuellement

dus en francs congolais par AIR CONGO au titre de prestations et de fourniture d'assistance technique et devenues exigibles (article 7, para 3).

9. Le système de garanties soulève deux objections et remarques essentielles. Il implique l'immobilisation de longue durée des fonds de roulement considérables. Le portée de cette immobilisation est comme suit :

6 mois	228.675.833
12 mois	203.267.407
18 mois	177.838.980
24 mois	152.450.534
30 mois	127.042.128
36 mois	101.633.701
42 mois	76.225.275
48 mois	51.816.849
54 mois	29.408.423

Sans une documentation adéquate, il est difficile de se prononcer sur les conséquences relatives à la trésorerie par la privation de ces fonds de roulement. Néanmoins, l'immobilisation des fonds peut provoquer à la trésorerie d'AIR CONGO des difficultés sérieuses.

10. La corrélation du dépôt en francs congolais avec les engagements de remboursement de la dette en francs belges aurait plutôt un caractère de pression que d'utilité directe. Cela d'autant plus que la Convention ne contient aucune provision par laquelle les échéances échues ou devenues exigibles et qui n'auraient pas été réglées à leurs échéances, seraient remboursées par les ayants du dépôt provisoire en francs congolais. L'unique conséquence du non règlement des échéances est l'application d'intérêt au taux de 6 % (article 6, para 2). En fait, le dépôt en francs congolais apparaît en premier lieu, sinon exclusivement, comme garantie anticipée au règlement des sommes qui pourraient être dues par AIR CONGO à la SABENA en francs congolais.

11. Par son caractère, la disposition de l'article 7 dépasse le cadre d'une convention de consolidation et devrait faire partie d'un règlement financier en général. La suppression de cet article est une question qui relève des relations actuelles entre AIR CONGO en tant que débiteur et la SABENA en tant que créancier.

12. La Convention exige (article 3, para 1), en tant que garantie d'une manière restrictive sur l'emploi des recettes en devises, une approbation à l'unanimité du Conseil d'administration d'AIR CONGO pour toutes décisions concernant l'achat de matériel volant gros porteur et des immobilisations à l'étranger. Cette condition est contraire aux prescriptions statutaires selon lesquelles toute décision du Conseil est prise à la majorité absolue des membres du Conseil. (article 17, para 4). D'autre part, la Convention en elle-même n'est pas un instrument valable de modification du statut. Toute modification est subordonnée à un vote de l'assemblée générale des actionnaires (article 32 du statut actuellement en vigueur). De cet état de chose, il s'ensuit que la clause d'approbation à l'unanimité doit être supprimée du texte de la Convention de consolidation.



11. Les modalités de compensation des sommes dues à la SABENA au titre de sa participation aux résultats économiques de la LSC (article 4), n'ont rien à voir avec la consolidation de la dette, à l'exception du fait qu'elle s'opère avec les annuités échues de la dette.

RECOMMANDATIONS

1. Ajouter à l'article 1 de la Convention un des amendements indiqués dans le point 4.
2. Supprimer la clause de l'article 3, para 1, alinéa 3.
3. Modifier l'article 7 en limitant le dépôt provisionnel à une somme en francs congolais égale au montant d'un versement annuitaire en francs belges multiplié par le coefficient 1,5, soit 25.408.426 FC. Dans le cas où, à la requête de la SABENA, une partie du montant total serait affecté au règlement des sommes qui seraient dues par AIR CONGO au titre de prestations et de fourniture d'assistance technique et devenues exigibles, AIR CONGO s'engagerait à déposer au même dépôt l'équivalent de la somme affectée.

le 9 août 1963

OPERATION DES NATIONS UNIES  
AU CONGO



UNITED NATIONS OPERATION  
IN THE CONGO

BOITE POSTALE 7248  
LEOPOLDVILLE  
REPUBLIQUE DU CONGO  
CABLE: ONUC. LEOPOLDVILLE

CTR/M960

9 August 1963

CONFIDENTIAL

To : Mr. A. C. *Gilpin*, Acting Chief of Civilian Operations

From: N. Boskovic, Senior Consultant, Transport & Communications

.....

I take pleasure in enclosing copy of an advice to the Secretary General of the Ministry of Communications and Transport on the "Consolidation of the Convention AIR CONGO / SABENA".

This study will give you an idea of the diversity of tasks undertaken by the Transport Group for account of this Ministry.

*J. Amm*

*1. Mr. Boskovic - 222*  
*2. Registry.*



A : M. P. Kabasubabo, Secrétaire Général  
Ministère des Communications et Transports

De : N. Boskovic, Conseiller Principal  
Transports et Communications

A V I S  
CONVENTION DE CONSOLIDATION  
ENTRE LA SABENA ET AIR CONGO

Eléments constitutifs de la dette

1. La dette d'AIR CONGO de 175.904.490 Fb à l'égard de la SABENA, consolidée à la date du 31 décembre 1961, devrait représenter la valeur non acquittée à la SABENA des rémunérations au titre des prestations d'assistance technique, de fourniture de matériel et d'opérations commerciales faites depuis le 1er juillet 1961.
2. Les critères déterminant les taux de différentes catégories de rémunérations sont définis dans la Convention de coopération en date du 29 juin 1961, ainsi que dans le procès-verbal d'une réunion du 20 juillet 1962 entre les représentants d'AIR CONGO et de la SABENA. La première prévoit que les rémunérations doivent être justes, le deuxième précise que les factures de la SABENA seraient acceptées par AIR CONGO à condition qu'elles correspondent effectivement au prix de revient. Par ailleurs, AIR CONGO s'est réservé le droit d'effectuer la vérification des factures et de procéder à des ajustements ultérieurs au règlement même de celles-ci.
3. L'approbation sans réserve par le Gouvernement Central du montant de la dette consolidée dépend directement de la mesure dans laquelle les parties intégrantes de la dette sont établies suivant les principes adoptés - prix de revient, vérification, ajustement. La Convention de consolidation ne contient aucune disposition confirmant leur mise en application.
4. La carence d'une telle constatation exige d'ajouter l'amendement suivant à l'article 1:  
"La dette est consolidée sur la base des factures établies au prix de revient, vérifiées et ajustées à la demande d'AIR CONGO."



5. Au cas que la vérification et l'ajustement des factures ne soient pas encore effectués, il serait indispensable de préserver ce droit à AIR CONGO par l'amendement suivant à l'article 1 :

"AIR CONGO se réserve le droit de vérifier, dans un délai de trois mois à partir de la signature de la présente Convention, les factures de la SABENA et de procéder, en accord avec la SABENA, à un ajustement ultérieur du montant de la dette consolidée."

Sans cet amendement, l'approbation de la Convention de consolidation, par rapport à la valeur de la créance consolidée, acquiert un caractère plus large qu'une confirmation usuelle de dette et des conditions dans lesquelles elle devrait être remboursée. Elle devient la ratification des critères du règlement financier qui sont à la base de l'établissement du montant consolidé, et pourrait porter préjudice aux droits d'AIR CONGO.

#### Mécanisme de remboursement

6. La Convention détermine initialement le remboursement de la dette par neuf versements semestriels de 19.544.944 frb avec des échéances au 30 juin et 31 décembre de chaque année (article 2). Cependant, cette modalité de paiement est substantiellement modifiée par l'engagement complémentaire d'AIR CONGO d'affecter, d'office et mensuellement, au remboursement de la dette le surplus des recettes en devises après satisfaction de ses besoins essentiels (article 3, para 1). Les montants de ces versements supplémentaires mensuels sont sans limite. Ils peuvent être affectés au règlement des échéances les plus éloignées (article 3, para 2). En d'autres termes, le remboursement par neuf versements semestriels se transforme en remboursement par toutes les recettes en devises d'AIR CONGO, disponibles après satisfaction des besoins essentiels. Une seule limite est imposée - les versements doivent être au minimum de l'ordre de 19.544.944 frb par semestre.

7. Il est incontestable que l'intérêt d'AIR CONGO est d'effectuer les versements par semestre et d'avoir à sa disposition toutes les devises excédentaires résultant de son activité. Toutefois, la décision à prendre sur le mécanisme de remboursement prévu par la Convention dépend plutôt du programme d'investissements adopté à l'égard de l'évolution d'AIR CONGO d'une part et, d'autre part des possibilités d'approvisionnement en devises convertibles.

#### Garanties des engagements

8. En garantie des engagements souscrits, AIR CONGO doit déposer auprès d'une institution bancaire une somme en francs congolais d'un montant égal à la dette consolidée en francs belges et multiplié par le coefficient 1.3, soit 228.675.837 frC (article 7, para 1). Ce dépôt sera libéré au fur et à mesure des règlements effectués par AIR CONGO au remboursement de la dette (article 7, para 2). Les sommes libérées seront affectées par priorité et à la requête de la SABENA au règlement des sommes qui lui seraient éventuellement



dues en francs congolais par AIR CONGO au titre de prestations et de fourniture d'assistance technique et devenues exigibles (article 7, para 3).

9. Ce système de garanties soulève deux objections et remarques essentielles.

Il implique l'immobilisation de longue durée des fonds de roulement considérables. La portée de cette immobilisation est comme suit :

6 mois	228.675.833
12 mois	203.267.407
18 mois	177.858.980
24 mois	152.450.554
30 mois	127.042.128
36 mois	101.633.701
42 mois	76.225.275
48 mois	51.816.849
54 mois	25.408.423

Sans une documentation adéquate, il est difficile de se prononcer sur les conséquences relatives à la trésorerie par la privation de ces fonds de roulement. Néanmoins, l'immobilisation des fonds peut provoquer à la trésorerie d'AIR CONGO des difficultés sérieuses.

10. La corrélation du dépôt en francs congolais avec les engagements de remboursement de la dette en francs belges aurait plutôt un caractère de pression que d'utilité directe. Cela d'autant plus que la Convention ne contient aucune provision par laquelle les semestrialités échues ou devenues exigibles et qui n'auraient pas été réglées à leurs échéances, seraient remboursées par les moyens du dépôt provisoire en francs congolais. L'unique conséquence du non règlement des échéances est l'application d'intérêt au taux de 6 % (article 6, para 2). En fait, le dépôt en francs congolais apparaît en premier lieu, sinon exclusivement, comme garantie anticipée au règlement des sommes qui pourraient être dues par AIR CONGO à la SABENA en francs congolais.

11. Par son caractère, la disposition de l'article 7 dépasse le cadre d'une convention de consolidation et devrait faire partie d'un règlement financier en général. La suppression de cet article est une question qui relève des relations actuelles entre AIR CONGO en tant que débiteur et la SABENA en tant que créancier.

12. La Convention exige (article 3, para 1), en tant que garantie d'une mesure restrictive sur l'emploi des recettes en devises, une approbation à l'unanimité du Conseil d'administration d'AIR CONGO pour toutes décisions concernant l'achat de matériel volant gros porteur et des immobilisations à l'étranger. Cette condition est contraire aux prescriptions statutaires selon lesquelles toute décision du Conseil est prise à la majorité absolue des membres du Conseil. (article 17, para 4). D'autre part, la Convention en elle-même n'est pas un instrument valable de modification du statut. Toute modification est subordonnée à un vote de l'assemblée générale des actionnaires (article 32 du statut actuellement en vigueur). De cet état de chose, il s'ensuit que la clause d'approbation à l'unanimité doit être supprimée du texte de la Convention de consolidation.



## Ligne BELGIQUE / CONGO

13. Les modalités de compensation des sommes dues à la SABENA au titre de sa participation aux résultats économiques de la LBC (article 4), n'ont rien à voir avec la consolidation de la dette, à l'exception du fait qu'elle s'opère avec les semestrialités échues de la dette.

## RECOMMANDATIONS

1. Ajouter à l'article 1 de la Convention un des amendements indiqué dans le point 4.
2. Supprimer la clause de l'article 3, para 1, alinéa 3.
3. Modifier l'article 7 en limitant le dépôt provisionnel à une somme en francs congolais égale au montant d'un versement semestriel en francs belges multiplié par le coefficient 1.9, soit 25.408.426 fC. Dans le cas où, à la requête de la SABENA, une partie du montant total serait affecté au règlement des sommes qui seraient dues par AIR CONGO au titre de prestations et de fourniture d'assistance technique et devenues exigibles, AIR CONGO s'engagerait à déposer au même dépôt l'équivalent de la somme affectée.

*J. Munn*

le 9 août 1963





BOITE POSTALE 7348  
LEOPOLDVILLE  
REPUBLIQUE DU CONGO  
CABLE ONUC. LEOPOLDVILLE

*File*

15-08  
10-20  
Leopoldville, le 30 juillet 1963

A : *mm* Mr. H. Ahmed, Chief of Civilian Operations  
Mr. J. Brooks, Deputy Chief of Civilian Operations  
Mr. A. Gilpin, Deputy Chief of Civilian Operations

De : A. Lawrence, Counsellor to the Ministry of Plan  
and Industrial Development

Objet: Fonctionnement du Réseau de Transport OTRACO

Le problème de la réorganisation de l'Otraco en vue de son bon fonctionnement est une des grandes préoccupations du Gouvernement congolais car indirectement il conditionne la relance économique de la République. En effet, tant que le fonctionnement de cet organisme sera défectueux l'évacuation des produits ne pourra se faire que d'une façon irrégulière et la relance économique du pays sera compromise aussi longtemps que cette situation durera.

Le Gouvernement belge a fait des propositions et a offert sa contribution en vue de la solution de ce problème.

Les propositions portent entre'autres sur :

- le maintien de la structure juridique actuelle de cet organisme ;
- la création d'une société qui assumerait la gestion journalière du chemin de fer de Léo-Matadi et de l'embarquement du Mayumbe, avec le concours de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges et des organismes privés belges et congolais;

- la création d'une société qui assurerait l'exploitation des transports intérieurs par eau, ainsi que la concurrence des administrations maritimes et fluviales belges et des organismes privés belges et étrangers.

- la création entre l'Etat et le Gouvernement belge d'une part et le S.A.B. et la C.A.B. d'autre part d'une société d'entretien et de réparation des navires de haute mer, éventuellement de matériel de guerre de mer, qui prendrait en location les ateliers de l'Etat et de l'Etat.

Lors de son récent voyage à Bruxelles, le Ministre du Plan et du Développement Industriel qui avait reçu mandat pour examiner ce problème n'a pas été d'accord avec les propositions faites par le Gouvernement Belge, et il a fait des contre-propositions.

Pour votre information je vous remets en annexe les copies :

- a) de la proposition du Gouvernement Belge.
- b) de la contre-proposition du Gouvernement congolais.

*[Signature]*  
Minister of Planning and Industrial Development



ADH 520

10-20

FILE : Civ Ops Registry  
Room 212

TT/dmcr *Thb*

COLF/310

30 July

3

To : Mr. N. Boskovic, Senior Consultant,  
Communications and Transport

From : T. Trisciuzzi, Assistant Chief Administrative Officer  
(Civilian Operations) and Executive Officer Congo Fund

Subject : Requisition CIV/OPS/187-5 (Air Conditioner) *T. Trisciuzzi*

Please note that, under a strict budgetary limitation programme, New York Headquarters have cancelled all Civilian Operation requisitions for air conditioners and our efforts to have the decision on your particular order reviewed has been unsuccessful.



CIV.OPS./921/63

25 July, 1963

To: Mr. G. Cederwall, Public Finance Controller  
Through: Mr. J. Brooks, Deputy Chief, Civilian Operations  
From: A. C. Gilpin, Acting Chief, Civilian Operations  
Subject: Memorandum of Ministry of Communications and Transport  
regarding 1963 budget

... At the suggestion of Mr. Boskovic, Senior Consultant, Communications and Transport, I attach for your information copy of a note which the Ministry of Communications and Transport has addressed to the Minister of Finance regarding the 1963 budget.

I think it may be useful to discuss this at our next Saturday meeting (27 July).

cc: Mr. Boskovic





BOITE POSTALE 7246  
LEOPOLDVILLE  
REPUBLIQUE DU CONGO  
CABLE : ONUC, LEOPOLDVILLE

10-20  
T. 1101BRD

CTR/M942

25 July 1963

To : Mr. A. C. Gilpin, Acting Chief of Civilian Operations  
From : N. Boskovic, Senior Consultant, Transport & Communications  
Subject : B.I.R.O. loan to OTRACO.

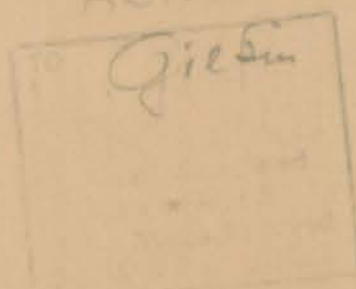
I attach hereto copy of a Note I have addressed today to the Secretary General of the Ministry of Communications and Transport in connection with the B.I.R.O. loan to OTRACO.

The Secretary General has fully approved this Note and is transmitting it on his behalf to the Minister of Communications and Transport. He is also sending a copy to OTRACO in order to allow this organization to take all the necessary steps on the basis of the Note.

The Secretary General wishes the mission to visit him first on Tuesday the 30th July at 0900 hrs. He, in his turn, will present them to the Minister at 10:00 a.m. the same day.

JUL 27 1963

ACTION



le 24 juillet 1963

A : Monsieur P. Kabasubebo, Secrétaire Général  
Ministère des Communications et Transports

De: M. Boskovic, Conseiller Principal  
Transports et Communications

## NOTE

emprunt BIRD à l'OTRACO

## INTRODUCTION.

1. L'emprunt de 5.0 millions de dollars de la Banque Internationale de Reconstruction et Développement (BIRD) à l'Office d'Exploitation des Transports au Congo (OTRACO) est partie composante d'une Convention sur un emprunt au Congo de 40.0 millions de dollars, conclue entre la Belgique et la BIRD en mars 1960.
2. La Convention portait sur le financement partiel des projets de travaux, dont 20.0 millions de dollars pour la construction, reconstruction et aménagements des routes, ports, ponts, bacs et l'équipement de balisage; 7.0 millions de dollars étaient consacrés aux projets agricoles (construction de 3 usines à thé, 1 usine à compost, élevage, paysanats); 5.0 millions étaient destinés au financement d'un programme de l'OTRACO.
3. Il s'agissait d'un emprunt spécifique. Après la signature de la Convention, les travaux pouvaient être entrepris. Tous les 3 mois, le Congo devait adresser à la BIRD un relevé, par projet, des dépenses effectuées ainsi qu'une description succincte de l'état d'avancement. Les emprunts ne couvraient que les dépenses extérieures. L'intervention de la Banque est déterminée forfaitairement par un taux. Ce taux de remboursement variait de 45 % (agriculture), 50 % (OTRACO), 65 % (routes) à 75 % (équipement des voies navigables).

.../



4. La Belgique garantissait les emprunts de la SIRD. Cette garantie a été suspendue au moment de la rupture des relations diplomatiques entre la République du Congo et la Belgique. Il paraîtrait que la Convention fait partie des problèmes financiers (le Contentieux) à régler entre les Gouvernements des deux pays.

#### EMPRUNT OTRACO

5. Le crédit de 3.0 millions de dollars de la SIRD à l'OTRACO était destiné au financement, en partie, du programme d'investissements 1959 / 1960 de l'OTRACO. Le coût total du programme était estimé à 1.006 millions Cfr équivalent à 20.12 millions de dollars. Les dépenses en monnaies étrangères étaient de l'ordre de 497 millions Cfr équivalentes à 10.0 millions de dollars, dont 50 % (5.0 millions) étaient procurées par l'emprunt SIRD. Les dépenses dans la Congo même, en monnaie nationale, étaient de 507.0 millions Cfr. (ANNEXE: programme d'investissements)

6. La date de clôture d'utilisation du crédit était fixée au 31 mars 1961. Selon des informations non contrôlées, les prélèvements effectués au moment de l'Indépendance étaient de 116.000.000 de Cfr équivalentes à 2.320.000 de dollars.

#### RECOMMANDATIONS

7. O'après une Note de l'OTRACO adressée au Ministre des Communications et Transports, un groupe de trois représentants de la SIRD arrivèrent à Léopoldville le 29 juillet 1963 pour examiner la situation actuelle des projets de financement par emprunts de la Banque effectués en 1960.

8. Il serait indispensable que l'OTRACO fasse un programme, sinon une étude, de tous les points à discuter avec la Mission. Ce programme devrait comprendre notamment :

- (a) La réalisation du programme d'investissements 1959 / 1960 et les quote-parts financées par des prélèvements de l'emprunt SIRD, ainsi que par d'autres fonds;
- (b) L'évolution des projets jusqu'à ce jour. Il faudrait mettre en relief les cas d'équipement construit et dont la livraison à l'OTRACO est suspendue par manque de financement (autorails, grues, etc.) entraînant des pertes pour l'OTRACO, ainsi que des litiges avec les maisons de construction.
- (c) Les possibilités de la continuation du financement des commandes déjà placées.
- (d) L'examen des conditions de ventes éventuelles d'équipement réalisé dans le cadre du programme d'investissements et financé en partie par l'emprunt de la SIRD.

	Réseau voie fluviale	Voie ferrée Matadi - Léopoldville	Port de Matadi	Port de Léopoldville	Réseau Mayumbe	Réseau Kivu	TOTAL
Remorqueurs et chalands	130,490	-	-	-	16,247	526	147,263
Matériel roulant - force motrice		77,789	936	-	-	-	78,725
Camions	434	-	-	-	3,268	1,523	5,225
Logement	50,113	34,810	-	-	7,305	13,597	105,825
Autres bâtiments	180,104	29,702	74,516	8,087	15,858	7,715	315,982
Manutention et équipement de passage	19,998	700	43,395	14,333	10,524	6,230	95,180
Outils de station et de magasin	5,590	12,009	-	-	33,209	385	49,193
Équipements portuaires fixes	11,307	-	9,167	8,033	9,198	15,896	33,561
Rail	-	87,937	-	-	13,382	-	101,319
Aménagement des quais	-	-	1,561	6,139	-	-	7,700
Installation Électricité, lubrifiant et eau	729	10,172	3,815	438	2,772	2,106	20,032
Équipement contre incendie	500	450	2,334	750	94	890	5,018
Radar et communications	400	6,009	1,500	-	350	190	8,409
Divers	8,485	3,544	90	-	400	125	12,644
<b>Total</b>	<b>408,150</b>	<b>263,122</b>	<b>137,314</b>	<b>37,780</b>	<b>110,567</b>	<b>49,143</b>	<b>1.006,076</b>



ORGANISATION DES NATIONS UNIES  
AU CONGO



UNITED NATIONS ORGANIZATION  
IN THE CONGO

BOITE POSTALE 7248  
LEOPOLDVILLE  
REPUBLIQUE DU CONGO  
CABLE : ONUC. LEOPOLDVILLE

→ 10-20  
T-100

CTR/M935

23 July 1963

To : Mr. A.C. *Gilpin*, Acting Chief Civilian Operations  
From : N. Boskovic, Senior Consultant, Transports & Communications  
Subject : Ministry of Communications and Transport - Budget 1963

..... Attached hereto please find a note in duplicate from  
the Minister of Communications and Transports pertinent to the  
budget situation of this Ministry for 1963.

..... The second copy is for despatch to Mr. G. Cederwall,  
subject to your approval.

*J. M. Muri*

JUL 24 1963  
ACTION

TO:	<i>Gilpin</i>
1	.....
2	.....
3	.....
<input checked="" type="checkbox"/>	Action Completed
<input type="checkbox"/>	Acknowledged
<input checked="" type="checkbox"/>	No Action Required
IN TRIALS <i>my</i>	