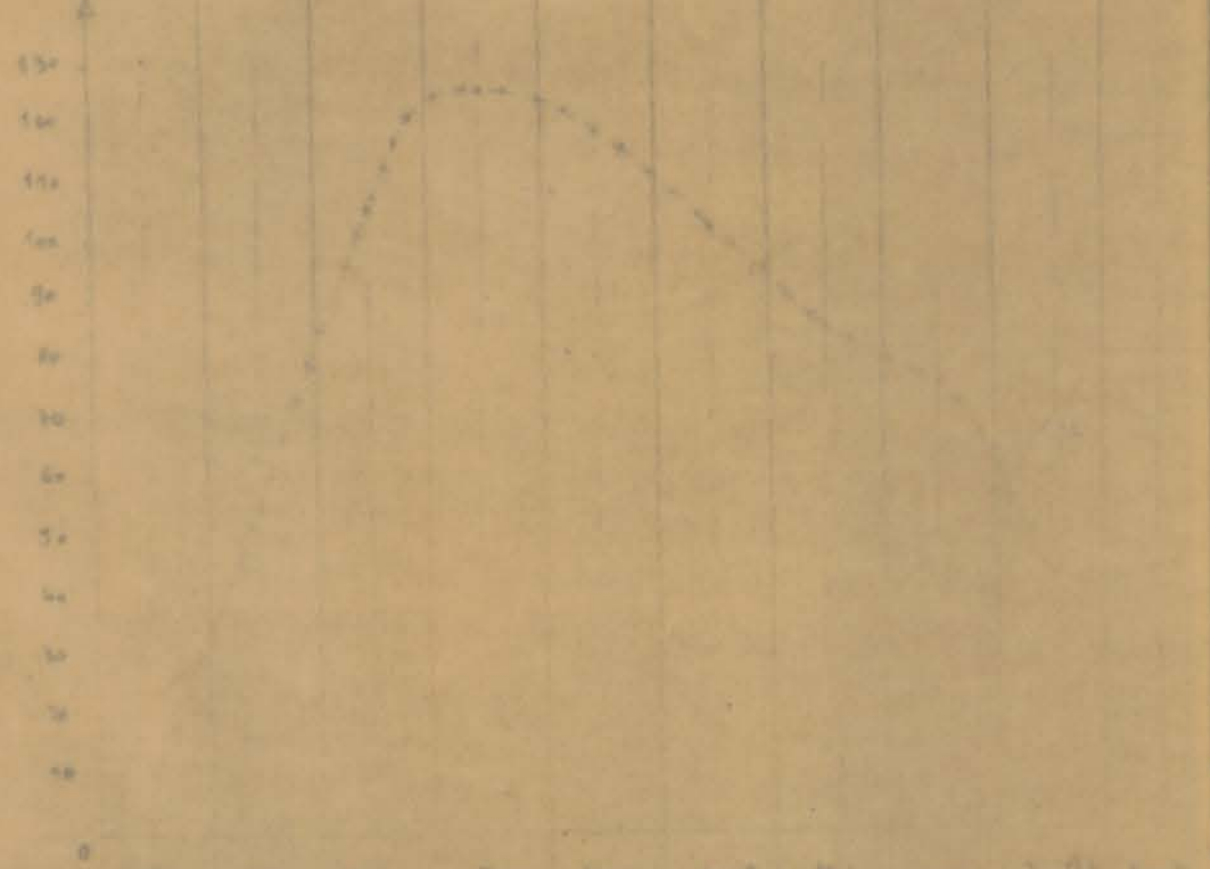
Besoin de trésorerie

Recapitulation

AMSAR - RWINGA KILIMA

Trésorerie Décentralisée

	Nov	Déc	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août
Amsar	101	44,5	78	106,5	115	117,5	107,5	88,5	48	50
Rwinga	-	4	10	2	-6	-16	-31	-6	-5	-5
Kilima	-	8	18	18	10	0	-10			
	14	56,5	106	126,5	119	101,5	86,5	76,5	43	44



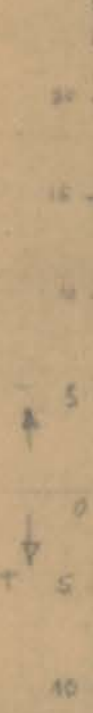
NB. Le diagramme - il valait que si le pourcentage de nos 3 milliards de factures s'effectuait une seconde par que sur la période 'Kinga'

Kilma

KILIMA

Trésorerie nécessaire

	Déc		Jan		Fév		Mars		Avril		Mai		Juin		Juillet		Août	
	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f
Route Malongo Tuozi	8	8	10	10	10	10												
							8		10		10							
Dépenses cumulées	8		18		28													
Paiements cumulés							8		18		28							
paiements année					10													
Trésorerie théorique nécessaire	8		18		18		10		0		-10							

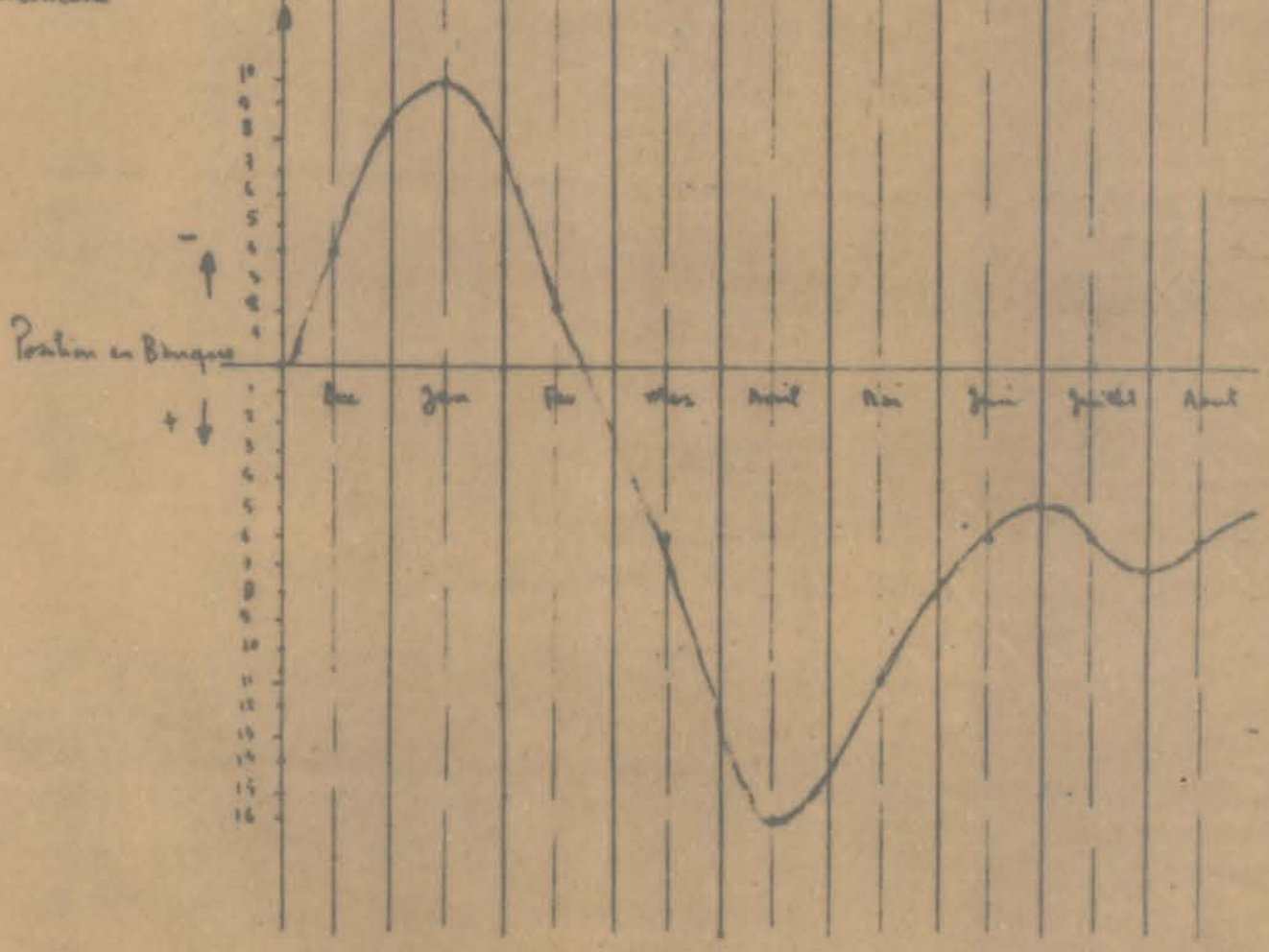


Ruinga

RUINGA

Trésorerie nécessaire

	Déc		Jan		Fev		Mars		Avril		Mai		Juin		Juillet		Août	
	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f
Route de Kenge	4	-	6	2	8	3	8	3	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
paiements									4		5		3		8		8	8
Dépenses cumulées	4		10		18		26		34		42		50		58		66	
paiements cumulés									2		5		8		16		24	32
paiements attendus					"16"		"16"		"16"									
Trésorerie théorique nécessaire	4		10		2		-6		-16		-11		-6		-6		-6	

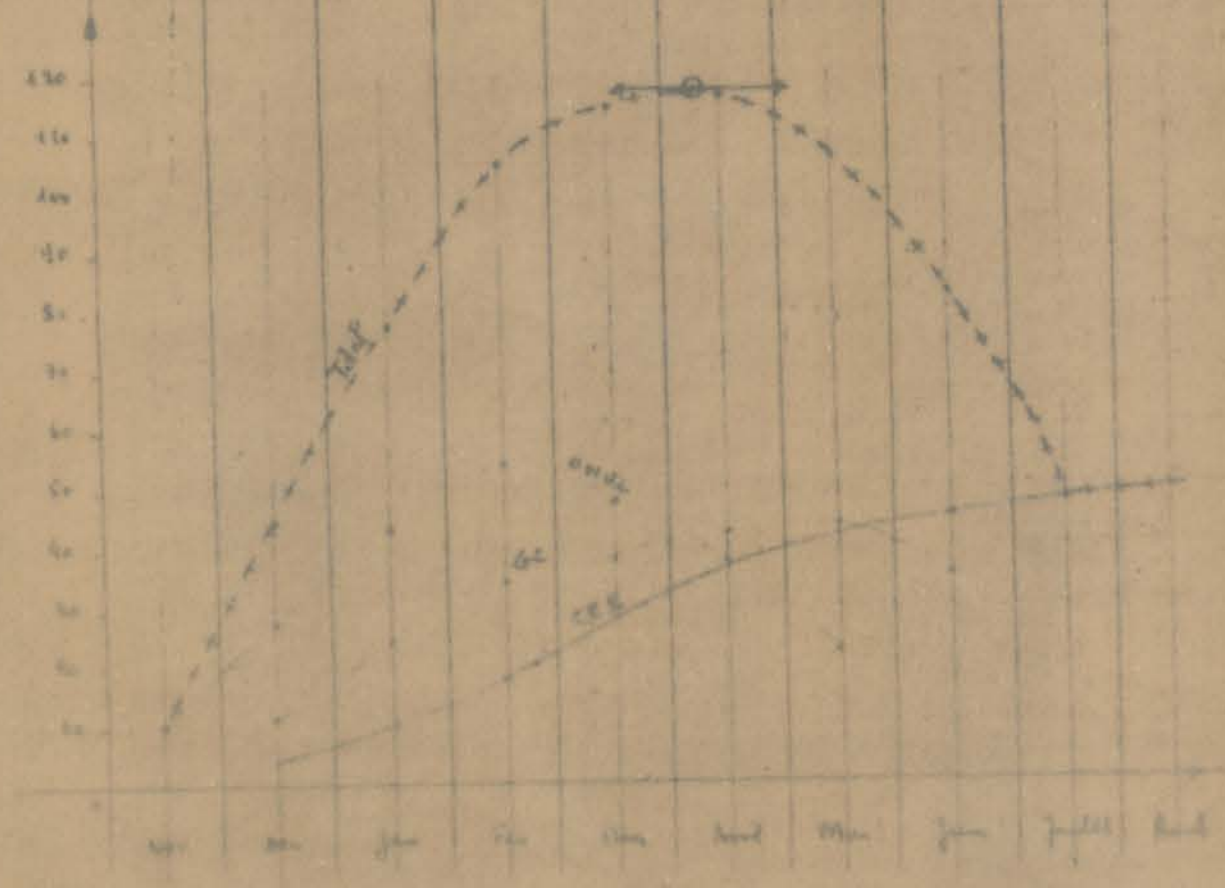


Amsaz

AMSAR

Trésorerie Totale mensuelle

	Nov	Déc	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août
Trésorerie pour G.C	0	32	26	34.5	36,5	41.5	43.5	36,5	0	0
Trésorerie au fonds ONUC	10	28.5	45	54	48.5	38	22	0	0	0
Trésorerie pour CEE	0	4	10	18	28	38	42	46	48	50
Total	10	64,5	81	106,5	113	117,5	107,5	82,5	48	50

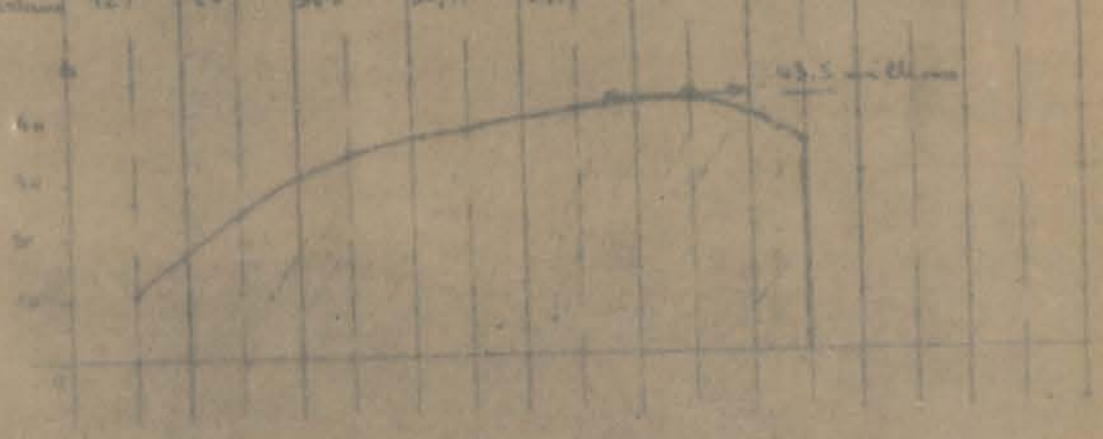


AMSAR

Travaux pour le Gouvernement Central

Besoins de trésorerie

	Déc		Jan		Fév		Mars		Avril		Mai		Juin		Juillet		Août	
	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f
Kabuye - Ruvuno	12	12	14	14	16	16	16	16	16	16	16	16	9	9				
Recouvrements de factures							12		12		12		12		12		12	
Dépenses cumulées	12		25		33		55		71		83		94					
paiements cumulés							12		25		38		55		71		83	94
Trésorerie nécessaire	12		25		33		43		46		42		41		0		0	
A déduire factures de 45 en paiement					45													
Trésorerie théorique nécessaire	12		25		36.5		38,5		42,5		43,5		36.5		0		0	

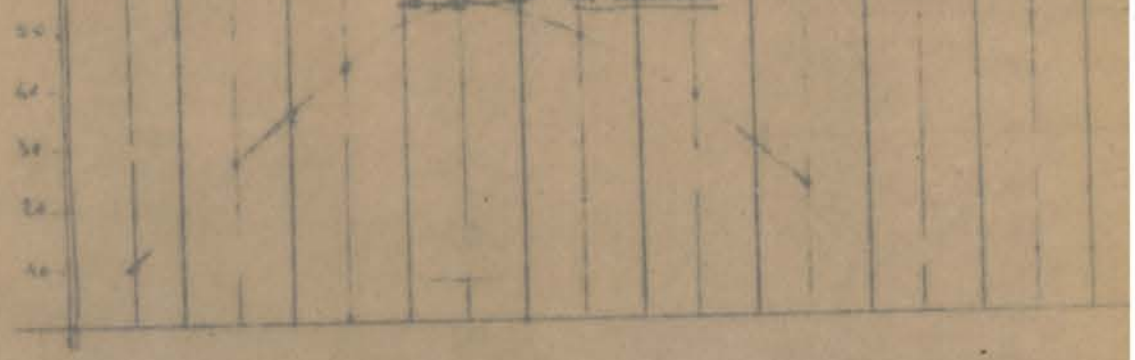


AMSAR

Travaux sur fonds de contrepartie

Besoins de Trésorerie

	Nov		Déc		Janv		Fév		Mars		Avril		Mai		Juin		Juillet	
	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f
- Aérodrome de Gimo	2	–	5	3	6	4	8	8	10	10	10	10	4	10				
- Drainage de la Lukunga	4	4	6	6	6	6	6	6										
- Elargissement du km 12			3	2	6	6	5	6										
- Route Lac Robinson	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5												
- Centrale d'Albertville	2,5	2,5	3	3	3	3												
	10	8	18,5	15,5	22,5	20,5	19	20	10	10	10	10	4	10				
Dépenses cumulées	10		28,5		51		70		80		90		94					
factures cumulées		8		23,5		44		64		74		84		94				
paiements cumulés						4		23,5		44		64		74		84		94
paiements de factures d'avant novembre					8													
Trésorerie nécessaire	10		18,5		43		54		45,5		38		22		–		–	

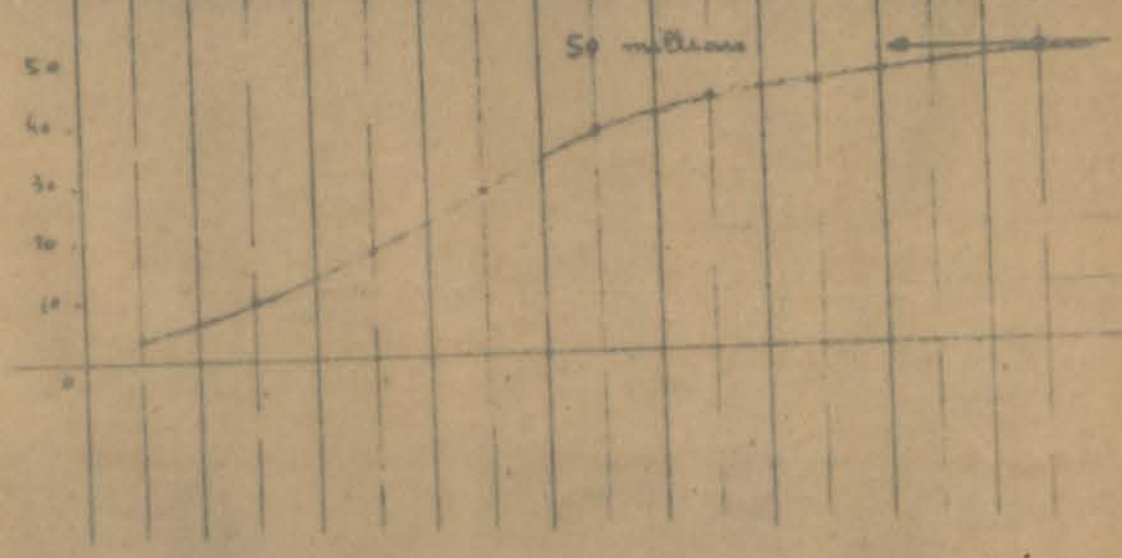


AMSAR

Travaux financés par la CEE

Besoins de trésorerie

	Déc		Janv		Fév		Mars		Avril		Mai		Juin		Juillet		Août	
	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f	d	f
Luvana - Musenge	4	–	6	–	8	6	10	6	10	8	10	8	10	10	10	10	10	10
paiements de factures											4		6		8		8	10
Dépenses cumulées	4		10		18		28		38		48		58		68		78	
Paiements cumulés											4		12		20		28	38
Trésorerie nécessaire	4		10		16		26		38		42		46		48		50	52



85-01

OPERATION DES NATIONS UNIES AU CONGO

UNITED NATIONS OPERATION IN THE CONGO

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

PW/3664/201.22

Le 13 Janvier 1964.

A: Monsieur S. Habib Ahmed, Chef des Opérations Civiles

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

OBJET: Rapport sur l'organisation, l'entretien et l'éxploitation des Voies Navigables au Congo

Comme suite à la requête dont vous avez bien voulu m'entretenir au paragraphe 4 de votre mémo N° 1701/63 en date du 13 Décembre 1963, il m'est agréable de vous soumettre ci-joint, en deux exemplaires, le rapport en date du 10 Janvier 1964 rédigé par M. Warnimont, expert ONUC aux Voies Navigables.

Ce document apporte de nombreux renseignements intéressants à propos de l'état du service des Voies Navigables et de l'Otraco, il suggère en outre des mesures concrètes en vue de la remise en ordre de ces grands services publics.

En ce qui concerne le point particulier du Service des Voies Navigables, qui relève proprement de la compétence du Département des Travaux Publics, il apparait que le principal problème est celui posé par la necessité de recruter 21 experts supplémentaires allant du Chef de chantier aux Officiers de Marine, pendant une période estimée à environ 5 ans.

A ce stade, il est permis de se demander si, étant donné l'extrême importance des transports par voie d'eau pour l'économie du Congo, nous n'aurions pas intérêt, à l'intérieur et dans la limite globale des postes proposés sur le budget 64 à une époque où nos moyens d'action auprès du service des Voies Navigables se trouvaient plus réduits, à accepter l'idée d'une mutation de postes dans le but de mieux satisfaire les besoins du service des Voies Navigables.

Par ailleurs, étant donné qu'une partie de l'étude de M. Warnimont traite des problèmes d'exploitation, lesquels sont de la compétence du Département des Transports et Communications, je suggère que copie de ce rapport soit communiqué, si vous y êtes favorable, à M. Boskovic, Conseiller Principal aux Transports, pour sa bonne information.

- MB.S.P. -

REPUBLIQUE DU CONGO
MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
GOUVERNEMENT CENTRAL
SERVICE DES VOIES NAVIGABLES
DIRECTION.-

RAPPORT SUR L'ORGANISATION, L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION DES VOIES NAVIGABLES AU CONGO.-

I° - APERCU SUCCINCT RELATIF AU RESEAU DES VOIES NAVIGABLES CONGOLAIS.

Le réseau fluvial et lacustre congolais a une longueur totale qui peut être estimée à 23.000 k/m. dont 14.500 environ sont considérés comme navigables. Il se subdivise en trois bassins hydrographiques distincts dénommés "BIEFS", répartis comme suit :

I° - BIEF MARITIME : d'une longueur de 148 k/m. permettant aux navires de mer d'accéder aux ports de BOMA et de MATADI.

2° - BIEF MOYEN : qui couvre toute la cuvette centrale Congolaise et dont le réseau navigable a un développement voisin de 12.000 k/m. Celui-ci se répartit entre deux axes principaux, à savoir le fleuve CONGO jusque Stanleyville et son principal affluent le KASAI jusque Port-Francqui et Charlesville, ayant chacun de nombreux affluents et sous-affluents.

3° - BIEF SUPERIEUR : comportant le Congo-supérieur, dénommé Lualaba, avec ses deux sections navigables, de Ponthierville à Kindu (305 k/m.) et de Kongolo à Bukama (655 k/m.), ainsi que les lacs MOERO, TANGANYKA, KIVU, EDOUARD et ALBERT développant environ 1500 k/m.

Le Bief Maritime doit pouvoir offrir, en temps normal des mouillages minima de trente pieds. Ceux-ci se situent dans la partie divagante du fleuve, en aval de Boma et ne peuvent être maintenus que par des dragages intensifs. Entre Boma et Matadi, le fleuve est encaissé et coule dans un lit essentiellement rocheux et de caractère stable. Les mouillages de trente pieds à l'étiage y sont garantis mais sont vraisemblablement nettement supérieurs.

Les voies fluviales intérieures sont classées suivant les trois subdivisions ci-après, en rapport avec les mouillages offerts au cours des périodes successives de hautes et de basses eaux :

- la première, avec des minima de 20 dms aux H.E. et 13 dms aux B.E. permet l'utilisation sur 2350 k/m., d'Unités de 750 à 1250 tonnes métriques de charge. Elle comprend principalement le fleuve et le Kasaï jusque Port-Francqui;
- la seconde avec des minima respectifs de 15 et 10 dms, est accessible sur 6.900 k/m. aux Unités de 150 à 375 tonnes de charge.

../..

Elle comprend le Lualaba, le Kasaï de Port-Francqui à Charlesville et les principaux affluents;

- la troisième, avec des minima respectifs de 12 et 8 dms autorise sur 3650 k/m., l'exploitation de petites Unités de 50 tonnes et moins, jusque 150 tonnes de charge. Elle comprend les secteurs amont de nombreux affluents, ainsi que la plupart des sous-affluents.

Cette classification des voies fluviales ne constitue toutefois pas une règle absolue quant à l'affectation des différents types d'Unités, mais on admet que l'accessibilité d'une rivière s'entend en ce sens que les Unités fluviales peuvent y circuler pendant au moins quatre mois de l'année à pleine charge et, sauf cas exceptionnels, ne sont jamais utilisées au dessous de la moitié de leur capacité.
On arrive ainsi à un coefficient d'utilisation annuel moyen de 75% du tonnage net.

Sur les lacs de l'Est du Congo, les profondeurs sont très variables, mais on peut retenir que sur les lacs TANGANYKA, KIVU et ALBERT, le tirant d'eau maximum admis est de l'ordre de 36 dms, soit douze pieds et encore celui-ci n'est-il limité que par les mouillages des ports. Les Unités qui y pratiquent la navigation commerciale sont du type bâtiments de mer destinés au cabotage.

Sur les lacs MOERO et EDOUARD, se pratique surtout l'exploitation de la pêche, ainsi d'ailleurs qu'au lac ALBERT.

L'étendue et la densité de ce réseau hydrographique naturel, unique au monde, constituent sans aucun doute le facteur le plus important, voire même vital, du développement de l'économie du Congo. Aussi, est-il inutile de souligner l'intérêt majeur que revêt une organisation rationnelle et harmonieuse de sa gestion et de son exploitation!

Or, un premier point à remarquer est que la plupart de ces voies de communications chevauchent sur plusieurs provinces. On peut déjà en conclure qu'une gestion rationnelle et efficace ne peut s'accomoder d'entraves résultant de démarcations administratives, qu'elle doit porter sur l'ensemble du réseau et conserver à celui-ci son caractère d'homogénéité. C'est sur ce principe que fut basée la structure du Service des Voies Navigables.

II° - SERVICE DES VOIES NAVIGABLES - ORGANISATION.

C'est le Service des Voies Navigables, relevant du Ministère des TRAVAUX PUBLICS, qui est chargé de la gestion et de l'entretien du réseau fluvial. Ce service est qualifié et spécialisé pour l'étude des conditions de navigabilité, l'aménagement, l'entretien et l'amélioration des voies d'eau accessibles à la navigation, ainsi que les études et constructions portuaires.

Ses attributions sont fixées et détaillées par l'Ordonnance n° 91/349 du 2 novembre 1957 (B.A. n° 50 du 14/12/1957, page 2332).

Organiquement, il est composé d'une direction assistée de : quatre sections d'études et de contrôle. En outre, trois sections régionales d'exécution exercent respectivement leurs activités dans chacun des bassins hydrographiques définis ci-avant par les Biefs.

Alors que la direction est établie à Léopoldville, les trois sections d'exécution ont leurs sièges à Boma, pour le Bief Maritime - Léopoldville pour le Bief Moyen - Albertville, pour le Bief Supérieur.

Ses activités requièrent le concours de spécialistes du génie civil, d'officiersde marine et d'un cadre de maîtrise.

Je reprends ci-après les attributions et la composition, suivant le cadre organique en vigueur jusqu'au 30 juin 1960, des divers échelons du Service des Voies Navigables :

A - D I R E C T I O N :

Gestion de l'entièreté du Service.

Personnel technique : un ingénieur et (ou) un officier de marine.

B - 1ère. SECTION - ETUDES PORTUAIRES ET HYDRAULIQUES.

- Etudes et élaboration des projets de constructions portuaires - Rédaction des cahiers des charges - Prévisions budgétaires.
- Etude du régime du fleuve et de ses affluents - Programme des constructions hydrauliques visant la régularisation des cours d'eau et la défense des rives des Voies Navigables - études de projets et rédaction des cahiers des charges.
- Personnel technique : 2 ingénieurs civils, 4 ingénieurs hydrauliciens et 2 officiers de marine.

C - 2me. SECTION - CONSTRUCTIONS HYDRAULIQUES ET PORTUAIRES.

- Exécution des travaux portuaires et hydrauliques exécutés en régie et contrôle des travaux confiés à l'entreprise.
- Personnel technique : 3 ingénieurs civils, 3 conducteurs de travaux et 10 agents de maîtrise.

D - 3me. SECTION - ARMEMENT ET APPROVISIONNEMENTS.

- Entretien et exploitation du matériel - Approvisionnement en matériaux, outillage et matériel - Etude et établissement des cahiers des charges.
- Personnel technique : 3 officiers de marine et 1 conducteur ou ingénieur mécanicien.

E - 4me. SECTION - HYDROGRAPHIE ET BALISAGE.

- Etude et organisation du balisage - Aménagement et entretien des passes navigables - Etude, élaboration et coordination des programmes des levés hydrographiques du fleuve, de ses affluents, des lacs et de la côte - Lutte contre la jacinthe d'eau.
- Personnel technique : 3 officiers de marine.

../..

F - 5me. SECTION - BIEF MARITIME :

- Etude et exécution des travaux de balisage depuis l'exutoire du fleuve jusque Matadi - Levés hydrographiques, aménagements et entretien des passes dans la région divagante - Entretien des accès aux quais et des infrastructures portuaires de Banana, Boma et Matadi - Stabilisation du littoral entre Banana et Moanda - Exploitation du chantier naval et des ateliers de Boma pour l'entretien du matériel.
- Personnel technique : 10 officiers de marine,
  1 ingénieur ou conducteur mécanicien,
  10 mécaniciens de marine,
  2 conducteurs de travaux,
  8 chefs de chantiers.

G - 6me. SECTION - BIEF MOYEN :

- Etude et exécution des travaux de balisage sur le Fleuve CONGO et le KASAI, ainsi que sur les affluents : UBANGI, MONGALA, ITIMBIRI, LULONGA, FIMI, KWANGO, KWILU, SANKURU, LULUA. Levés hydrographiques du Stanley-Pool, des accès à Port-Francqui et de plusieurs passes rocheuses du fleuve et du Kasaï- Entretien par dragages des accès des ports et des quais, notamment à Léopoldville et Port-Francqui - Aménagement par dragages ou curage de certaines voies d'eau, telles que l'Itimbiri et la Tshuapa - Exploitation du chantier naval et des ateliers de Léopoldville pour l'entretien du matériel - Lutte contre la jacinthe d'eau.
- Personnel technique : 20 officiers de marine,
  10 mécaniciens de marine,
  1 conducteur-mécanicien et
  8 chefs de chantiers.

H - 7me. SECTION - BIEF SUPERIEUR :

- Etude et exécution des travaux de balisage sur les secteurs du LUALABA : Ponthierville-Kindu et Kongolo-Bukama, ainsi que sur les lacs MOERO - TANGANYKA et KIVU. Levés hydrographiques des accès des ports lacustres et des passes rocheuses du Lualaba Entretien par dragages des quais et accés des ports et aménagement des passes du Lualaba par dragages et dérochements - Protection du chenal de navigation dans les régions lacustres du Haut-Lualaba - Entretien du matériel par l'exploitation des ateliers mécaniques de Kindu et d'Albertville.
- Personnel technique : 6 officiers de marine,
  4 mécaniciens de marine
  3 chefs de chantiers.

x
x x

D'autre part, le matériel flottant utilisé par les diverses activités du Service des Voies Navigables se répartit comme indiqué au tableau ci-après, suivant inventaires arrêtés à la date du 31 décembre 1962 :

../..

Désignation	Bief Marit.	Bief Moyen	Bief Sup.	Tot.	Remarques
Dragues marines	4	-	-	4	1 à déclasser - 30 ans d'âge
Dragues fluviales	-	3	3	6	3 à déclasser - plus de 30 ans d'âge
Bateaux baliseurs	3	20	4	27	8 ayant plus de 30 ans d'âge sont à moderniser ou à remplacer
Snag boat	-	1	-	1	-
Remorqueurs	5	6	3	14	3 à remplacer
Chalands logement	15	9	10	34	sous réserve de vérification de leur état actuel
Sonnettes de battage	1	3	2	6	-
Chalands divers	17	13	12	42	-
Vedettes à moteur et embarcations diverses	75	128	38	241	-
	122	190	74	386	

Au 31 décembre 1962, la valeur de ce matériel flottant était estimée à 1.000.000.000.- Frs. C.

Outre celui-ci, deux dragues fluviales d'une capacité de 300 m3/heure sont en construction à CHANIC Léopoldville et seront en service fin 1964. Leur coût total sera de l'ordre de 75 millions de Frs. C.

Il convient également de remarquer que, pour l'entretien de ce matériel, le Service des Voies Navigables dispose d'importants chantiers navals, à Boma et Léopoldville, et d'ateliers mécaniques à Matadi, Bumba, Kindu et Albertville.

III - ENTRETIEN ET AMENAGEMENT DES VOIES NAVIGABLES.

I° - Situation avant le 30 juin 1960 :

Avant de procéder à l'examen de la situation actuelle, sans doute est-il utile d'énoncer brièvement les réalisations effectuées entre les années 1950 et 1960, époque durant laquelle, le développement des voies d'eau prit un essor remarquable :

A - BIEF MARITIME :

a/- mouillages des passes de la région divagante portés de 28' à 30' ;

b/- établissement d'un balisage nocturne depuis l'estuaire du fleuve jusque Matadi ;

c/- organisation rationnelle et poussée des travaux de stabilisation des rives de la presqu'île de Banana et de la côte entre Banana et Moanda ;

d/- à Banana - construction d'un port cargo avec quai de 75 mètres;

e/- à Boma - construction de 215 mètres de quais en eau profonde et de 105 mètres de quai de batelage;

f/- à Matadi - allongement de 560 mètres vers l'aval, des quais pour navires de haute mer, et construction d'un quai de batelage de 120 mètres en amont du port.

B - BIEF MOYEN :

a/- instauration d'un balisage nocturne, au moyen de films réfléchissants "scotchlite", sur le Fleuve, le Kasaï, l'Itimbiri, la Mongala, l'Ubangi, la Lulonga, la Lopori la Maringa et le Kwilu, soit au total, sur une distance de 3600 k/m. de voies d'eau;

b/- amélioration par dragages de la navigabilité de l'Itimbiri de manière à rendre cette rivière navigable toute l'année;

c/- aménagement du seuil rocheux de Likimi, sur la Mongala;

d/- desnagages sur l'Itimbiri, l'Inzia, le Kwilu, la Lubue et la Lomela;

e/- à Léopoldville - construction de 763 mètres de nouveaux quais au port public;

f/- à Lisala - construction d'un quai de 50 mètres;

g/- à Stanleyville - construction d'un quai de 350 mètres à la rive droite et aménagement de l'infrastructure de la rive gauche;

h/- à Aketi - reconstruction et modernisation de l'infrastructure;

i/- réalisation de petits ouvrages d'accostage à Bumba, Yangambi, Banningville, Kikwit, Mangai et Lusambo.

C - BIEF SUPERIEUR :

a/- instauration d'un balisage lumineux par scotchlite sur le Lualaba, le Luapula et le lac Kivu;

b/- établissement d'un balisage nocturne par bouées lumineuses et phares côtiers sur les lacs Tanganyka et Moero;

c/- aménagement par dérochements de plusieurs passes rocheuses entre Ponthierville et Kindu;

d/- stabilisation du chenal de navigation dans le lac Kisale par fixation des papyrus au moyen de ducs d'albes;

e/- calibrage par dérochements, de la Lukuga à l'exutoire du lac Tanganyka et construction d'un batardeau provisoire;

../..

c/- à Ponthierville - allongement du quai de 30 mètres vers l'amont;

g/- à Lowa, Elila et Kindu rive droite construction de plusieurs postes d'accostage en gabions cellulaires;

h/- à Albertville - élargissement du môle et construction d'un accostage pour pétroliers;

i/- à Moba - construction d'une estacade de 130 mts.;

j/- à Kalundu - élargissement du môle et des terre-pleins du port;

k/- à Kigoma - (concession ex-belge) modernisation de l'infrastructure portuaire et de la superstructure;

l/- à Usumbura - construction d'un port intérieur;

m/- à Bukavu - construction d'un port avec quai de 100 mètres, qui est toutefois resté inachevé par suite des évènements qui ont suivi l'accession du Congo à l'indépendance;

n/- à Goma - construction d'un quai provisoire;

o/- à Kasenyi et Mahagi - (Lac Albert) constructions de jetées d'accostage.

A ce qui précède, il convient également d'ajouter les études réalisées par la section d'hydraulique fluviale, à savoir :

- le projet de liaison fluviale Stanleyville-Ponthierville;
- le projet de liaison des biefs aval et amont du Kwango par l'aménagement des rapides de Kingushi;
- les études préliminaires relatives à la création d'un chenal de navigation pour navires à la rive droite du fleuve (chenal MAXWELL) en aval de Boma.

2° - Evolution de la situation depuis le 30 juin 1960.

A - BIEF MARITIME.

Fin juillet 1960, par suite de l'arrêt des travaux d'entretien des passes de la région divagante, les mouillages minima tombèrent rapidement de 30'oo à 27'o6".

Début août, les dragages reprenaient sous la direction d'un personnel exclusivement congolais et le 15 septembre, les mouillages de 30'oo étaient rétablis.

Depuis lors, la situation fluctua en fonction des possibilités d'approvisionnements en combustibles, rechanges, matériaux d'entretien, etc..., pour devenir particulièrement critique en juin 1963, époque à laquelle les mouillages se trouvèrent réduits à 25'oo" et le balisage de nuit dut être suspendu par manque des produits nécessaires à la fabrication du gaz acétylène nécessaire à l'éclairage des fanaux.

Des mesures radicales ayant été prises depuis lors, consistant notamment en l'octroi au Service des Voies Navigables d'un quota en devises et à l'assistance financière du Fonds d'Aide Américaine, les quatre dragues dont trois étaient immobilisées, furent remises en service fin juillet 1963.

../..

A la date du 31 décembre, les mouillages étaient remontés à 28'oo", et le balisage lumineux rétabli.

Il n'en reste pas moins que, pour pouvoir assurer de manière permanente, des profondeurs minima de trente pieds, les moyens de dragages actuels sont insuffisants.

Comme nous l'avons vu, ceux-ci consistent en quatre dragues marines autoporteuses, dont une de 550 m3 et trois de 800 m3, qui doivent draguer annuellement plus de 5.000.000 de mètres cubes de sable. Or celle de 550 m3 à 30 ans d'âge et devra sous peu être déclassée, d'autre part une de 800 m3 est fortement handicapée du fait d'un grave accident survenu à ses chaudières en 1956.

Aussi faut-il envisager dès à présent, un renforcement des moyens de dragages du Bief Maritime par l'acquisition de deux nouvelles Unités. Cette question a d'ailleurs déjà fait l'objet d'une étude approfondie et le coût de l'acquisition de ce matériel se chiffrerait à environ 2.800.000 dollars U.S.A.

Pour terminer en ce qui concerne l'entretien de la voie navigable au Bas-Congo, il faut mentionner le problème des frontières, qui y est intimement lié. Celui-ci trouve son origine dans les dispositions de l'art. 3 du traité du 25 mai 1891, conclu entre l'Etat Indépendant du Congo et le Portugal. Celui-ci prévoit notamment que depuis l'embouchure du fleuve jusque Noqui, la frontière entre Congo et l'Angola est constituée par la "ligne moyenne du chenal de navigation généralement suivi par des bâtiments de grand tirant d'eau".

Les implications de ces dispositions sur l'entretien de la voie navigable ont été exposées en détail dans une note et une lettre adressées par le Ministre des Travaux Publics au Ministre des Affaires Etrangères de la République du Congo, et dont je joins des copies en annexes.

B. BIEF MOYEN.

Au BIEF MOYEN, les premières difficultés surgirent dès juillet 1960 et résultaient de la situation politique qui empêcha l'entretien du balisage notamment dans la province de Stanleyville et sur le Haut-Kasaï.

Par la suite, les déficiences en matière d'approvisionnements en rechanges provoquèrent l'immobilisation de 60% du matériel affecté au balisage et aux dragages. Celles-ci résultèrent d'une part, d'une nette insuffisance des crédits budgétaires alloués au service et d'autre part de carences du Département de l'Economie en ce qui concerne l'octroi de licences d'importation pour du matériel et des rechanges dont la nécessité ne faisait aucun doute.

Depuis juillet 1963, la situation a évolué favorablement grâce à une intervention financière des NATIONS UNIES et à l'obtention d'une convention d'octroi de devises par le Conseil Monétaire. Elle est toutefois encore loin d'être satisfaisante et l'une des principales difficultés résulte de la suspension de l'aide américaine, qui a entravé le réapprovisionnement en rechanges, moteurs et produits divers d'origine U.S.A.

Dans cette Section, le matériel est quantitativement suffisant pour les besoins du balisage. Toutefois, six anciens bateaux-baliseurs chauffant encore au bois doivent être motorisés et modernisés. En ce qui concerne les dragages, deux unités âgées de plus de trente ans sont déclassées, mais seront remplacées dans le courant de 1964, par deux dragues modernes actuellement en construction dans un chantier de Léopoldville.

C - BIEF SUPERIEUR.

Dès septembre 1960, les voies d'eau du Bief Supérieur échappaient à l'autorité de la direction de Léopoldville, par suite d'une part de la sécession Katangaise et d'autre part, des évènements politiques de la province du Maniema.

Cette autorité ne fut rétablie que début 1962 et il faut reconnaître que le personnel de cette section conserva un sens exemplaire de la discipline et de sa dépendance vis-à-vis de l'autorité centrale.

Sauf quelques instruments d'hydrographie saisis par les militaires de l'A.N.C., le patrimoine fut, dans l'ensemble gardé intact. Toutefois le manque de crédits et la pénurie de matières d'entretien ne permirent pas d'effectuer les carénages périodiques du matériel flottant.

Sur le Bief Ponthierville-Kindu, 25 balises fixes en maçonnerie sont à reconstruire. Quoique disposant des crédits nécessaires octroyés par l'O.N.U.C., les travaux n'ont pu être exécutés jusqu'à présent par suite des hautes eaux exceptionnelles de ces deux dernières années.

Sur les lacs Tanganyka et Moero, le rétablissement du balisage lumineux se heurte à des problèmes de caractère administratif et technique qui sont toutefois en voie d'être solutionnés.

Quant aux unités affectées au balisage et aux dragages des divers secteurs de la Section du Bief Supérieur, ayant de 30 à 40 ans d'âge et chauffant encore en bois, elles sont désuètes et d'un rendement extrêmement réduit. Aussi est-il indispensable de procéder d'urgence à leur remplacement par l'acquisition du matériel flottant ci-après :

- un bateau-baliseur à moteur pour le secteur Ponthierville-Kindu;
- un bateau-baliseur à moteur pour le secteur Kongolo-Bukama;
- une drague autoporteuse, à benne preneuse, pour le lac Tanganyka.

Le coût de ce matériel, dont l'étude est terminée et le financement demandé à la C.E.E., a été estimé à 1.500.000 dollars U.S.A.

IV - SITUATION DU PERSONNEL TECHNIQUE.

Jusqu'au 30 juin 1960, les effectifs congolais de l'ensemble du Service des Voies Navigables, qui se chiffrent à environ 2500 hommes, se trouvaient encadrés par 115 techniciens.

Lors des évènements et des désordres qui suivirent l'accession du Congo à l'indépendance, il est à remarquer que dans l'ensemble, le personnel congolais du service, resta correct et discipliné. La mise en place des nouvelles autorités s'opéra très calmement, celles-ci désirant sincèrement et sollicitant la collaboration de ceux qui les avaient formés et dirigés jusqu'alors.

Il faut d'ailleurs très objectivement reconnaître que la formation technique des congolais, dont la plupart comptaient de nombreuses années de service, avait été très poussée aux Voies Navigables. Ce personnel possédait en outre un sens remarquable de l'autorité et de la discipline et c'est ce qui explique sans doute qu'après le 30 juin 1960, les activités du Service des Voies Navigables se poursuivirent sans heurts et quasi normalement.

Il n'en reste cependant pas moins que fin juillet 1960, le cadre des techniciens restés sur place était réduit à 13 unités. Depuis lors, ce nombre oscilla entre 13 et 18 et à ce sujet, il convient sans doute de relever que la plupart des demandes et propositions d'étoffement de ce cadre ne reçurent pratiquement aucune suite de la part des départements compétents du Gouvernement Congolais.

../..

Actuellement, grâce au recrutement de cinq experts O.N.U.C., ce chiffre atteint encore seize unités, mais il reste nettement en dessous des besoins.

Le tableau ci-après reprend la situation du cadre technique tel qu'il existait avant l'indépendance et exprimé les besoins actuels du service :

Qualification	Cadre normal jusque 1960	Situation au 31/12/63	Besoins actuels	à recruter
Officiers de marine et hydrographes	45	6	13	7
Ingénieurs de génie-civil	6	2	3	1
Ingénieurs hydrauliciens	4	-	1	1
Conducteurs de génie-civil	5	1	3	2
Conducteurs ou ingénieurs mécaniciens	2	-	2	2
Mécaniciens de marine et motoristes	28	3	6	3
Electriciens	3	1	2	1
Chaudronniers	6	1	2	1
Mécaniciens-ajusteurs	6	-	-	-
Chefs de chantiers	10	2	5	3
Totaux :	115	16	37	21

Le problème crucial du Service des Voies Navigables est donc celui des cadres techniques supérieurs. Or il ne pourra trouver sa solution dans un esprit national que par la formation d'éléments congolais : ingénieurs, officiers de marine, ingénieurs techniciens, mécaniciens de marine et conducteurs civils. Ceux-ci sont actuellement en formation dans les écoles congolaises et étrangères mais il n'est nullement téméraire d'affirmer qu'il faudra encore au moins cinq années avant qu'ils ne soient en mesure d'assurer la relève des techniciens étrangers.

En attendant, le rôle de ces derniers sera, non seulement de fournir aux dirigeants congolais l'aide technique dont ceux-ci ont besoin, mais également d'assurer la promotion professionnelle et sociale des cadres inférieurs desquels sortiront incontestablement quelques éléments d'élite capables de prendre également leur place dans la relève.

x
x x

Je ne puis terminer cet exposé relatif à la structure et au rôle du Service des Voies Navigables, sans relever deux questions dont l'importance et les incidences sont loin d'être négligeables en ce qui concerne l'exploitation des voies d'eau. Il s'agit du fonctionnement du servicede la marine et de l'épineux problème de la jacinthe d'eau.

V - SCISSION DU SERVICE DE LA MARINE.

../..

Avant le 30 juin 1960, le Service de Marine constituait en fait, la section de l'Inspection de la navigation relevant du Service des Voies Navigables. Celle-ci avait dans ses attributions, l'application des textes législatifs relatifs à la navigation, la gestion des commissariats maritimes et le pilotage sur le Bas-Fleuve. Son chef, qui portait le titre de directeur de la marine, était adjoint au chef du Service des Voies Navigables.

A la faveur du désordre politique qui suivit l'accession du Congo à l'indépendance, et sans qu'une décision administrative soit intervenue, le directeur de la marine provoqua délibérément la séparation de sa section, du Service des Voies Navigables, en se plaçant sous l'autorité du Ministère des Transports et Communications.

Parmi les activités qui échappèrent ainsi à la direction des Voies Navigables, se trouvait le pilotage du bas-fleuve dont le fonctionnement se trouve intimement lié à l'hydrographie et au balisage du fleuve.

Aussi la séparation de ces deux services et leur rattachement chacun à un département différent engendrèrent ipso-facto une dispersion d'activités, qui auparavant, concouraient par une étroite collaboration, à assurer les conditions les plus favorables à la navigation, créant ainsi un état de chose préjudiciable à une exploitation rationnelle et économique de la voie navigable.

Les diverses tentatives entreprises jusqu'à présent pour en revenir à l'ancienne situation se heurtèrent généralement à des considérations étrangères à l'intérêt réel de la navigation et n'aboutirent pas.

VI - PROBLEME DE LA JACINTHE D'EAU.

C'est vers 1953 que furent constatés les premiers symptômes de l'invasion de la jacinthe d'eau, mais en 1956 seulement que fut entreprise la lutte avec des moyens massifs, alors que le Fleuve Congo et plusieurs affluents étaient déjà complètement contaminés par cette peste aquatique.

Entretemps, le Congo avait fait appel à un expert américain qui après avoir procédé à un examen approfondi du problème, fournit les directives concernant les moyens à mettre en oeuvre pour entreprendre la lutte avec des chances de succès.

Fin 1958, outre l'Itimbiri et la Mongala, 850 k/m. de fleuve étaient assainis, mais les travaux avaient entraîné des dépenses qui se chiffraient à trois millions de dollars U.S.A. Avant de poursuivre une action aussi coûteuse, il fût alors décidé de limiter temporairement et à titre expérimental, l'activité des brigades de travail à l'entretien des régions assainies.

Ce système de surveillance fonctionna de manière satisfaisante durant deux années, mais ne permit toutefois pas de tirer des conclusions, car divers rapports datant de début 1960 faisaient état de la reconstitution de foyers importants dans les régions traitées du Fleuve et de la Mongala.

Survint alors la période troublée de juillet 1960 qui entraina le départ massif des cadres européens. Dans la confusion et la désorganisation qui s'en-suivirent, la plupart des brigades se confinèrent dans une inactivité presque complète.

../..

De plus, les troubles politiques, notamment dans la province Orientale, interdirent durant une assez longue période, l'accès du fleuve en amont de BUMBA, ainsi que de son affluent l'Itimbiri.

Il en résulta bientôt, une recrudescence de la prolifération de la jacinthe d'eau dans ces régions.

Par la suite, les diverses tentatives de reconstitution du dispositif de destruction se heurtèrent à des difficultés, soit de personnel, soit d'approvisionnement en herbicide, carburants ou rechanges pour le matériel.

Actuellement plusieurs brigades se trouvent toujours sur place, mais leurs activités se bornent principalement à empêcher une réinfection massive des affluents.

Dans l'état actuel des choses, il faut très objectivement reconnaître que, quelles que soient les raisons que l'on pourrait évoquer, la campagne de destruction de la jacinthe d'eau se solda par un échec.

Il faut convenir également que le Congo ne dispose pas de moyens matériels et financiers suffisamment puissants pour entreprendre avec des chances de succès, une nouvelle campagne de destruction massive de cette plante. D'ailleurs, des Pays comme les Etats-Unis, le Brésil, la Thailande, le Soudan, l'Egypte et d'autres encore sans doute, qui connaissent également ce fléau, ont renoncé à procéder à son extermination, reculant vraisemblablement devant les frais exhorbitants qu'entraînerait un tel projet sans pour autant avoir la garantie d'un résultat positif et surtout définitif.

Pour ce qui concerne les inconvénients engendrés par la prolifération de cette plante, en ce qui concerne l'exploitation de la voie d'eau, on peut les exprimer comme suit :

- ennuis de propulsion des unités et des convois aux endroits ou la dérive de ces plantes est intense;
- immersion des bouées de balisage et difficulté de repérage de celles-ci au moyen des radars;

Il est toutefois exclu que contrairement à certaines craintes qui furent formulées, il y ait lieu d'appréhender des blocages du fleuve par des amas de ces plantes.

Quant aux moyens à mettre en oeuvre, dans la situation actuelle, pour faire face de manière pratique et relativement efficace à cet état de chose, je ne vois que les suivants :

- limiter la destruction de la jacinthe à des zônes tampons de façon à éviter l'infection des régions du fleuve et des affluents non encore contaminées;
- étudier un système de balisage, et plus spécialement un type de bouée, susceptible d'échapper aux inconvénients suscités par l'accumulation des végétations aquatiques, notamment à l'immersion et à la dérive.

x

x x

VII. - EXPLOITATION DES VOIES D'EAU.

Un simple coup d'oeil sur la carte du Congo permet de constater que l'économie de ce Pays est essentiellement liée à l'exploitation de son hydrographie fluviale.

C'est d'ailleurs le mode de transport le plus économique et les statistiques indiquent qu'à la fin de la dernière décade, près de trois millions de tonnes de marchandises étaient transportées annuellement par voie d'eau.

Les différents biefs de navigation sont exploités comme suit :

A - par l'OTRACO :

1° le Bas-Fleuve de Banana à Matadi, en service intérieur;
2° le Bief Léopoldville-Stanleyville qui, avec ses affluents dont le principal est le Kasaï, et ses sous-affluents, représente quelque 11.000 k/m. de rivières navigables exploitées;
3° le lac Kivu.

B - par la COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES GRANDS LACS (F.F.L.):

1° le secteur Ponthierville-Kindu, du Bief Supérieur du Lualaba;
2° le secteur Kongolo-Bukama, du Bief Supérieur du Lualaba
3° le lac Tanganyka.

A - OTRACO, (Office d'exploitation des transports coloniaux) :

1° HISTORIQUE : l'OTRACO fut créé par Arrêté Royal du 20 avril 1935. Il s'agissait à l'origine d'une "institution publique autonome revêtue de la personnalité civile, ayant pour objet l'exploitation au Congo belge et au Ruanda-Urundi, pour compte de la Colonie et des organismes ou sociétés qui la lui céderont aux termes de conventions particulières, de tous services de transport, de manutention et tous services accessoires".

Organisation tentaculaire, cet Office ne tarda pas à absorber tous les moyens de transports se trouvant dans sa zône d'exploitation.

Par la suite, la loi organique du 12 juillet 1952 lui octroie la personnalité civile et la qualité d'établissement public. Il acquiert dès lors l'autonomie financière et les pouvoirs de gestion et de propriété qu'il possède encore à l'heure actuelle.

L'Etat se réservait toutefois un droit de tutelle administrative sur la disposition du patrimoine, la gestion financière et l'exécution de toute décision contraire à la loi, aux statuts ou à l'intérêt général.

2° EXPLOITATION DE LA NAVIGATION.

a) Bas-fleuve (Bief Maritime) : Sur la section du Bas-Fleuve, l'OTRACO assure le service fluvial de transport de passagers et de marchandises. Il y exploite également les ports de Matadi, Boma et Banana.

Les passagers sont acheminés par deux vedettes rapides assurant un service journalier entre Matadi et Boma et bi-hebdomadaire entre Matadi et Banana.

../..

Les transports de marchandises s'effectuent au moyen de chalands fluviaux propulsés par des unités automotrices du type "remorqueur de rade". Un remorqueur de haute mer, d'une puissance de 1720 C.V. peut, en cas de besoin, prêter assistance aux navires de mer.

Un chantier naval installé à Boma, disposant de six slips longitudinaux et d'un dock flottant de 1800 tonnes, assure l'entretien de la flottille.

b) Bief de Léopoldville (Bief Moyen) : Ce réseau fluvial est de loin le plus important, tant par sa longueur que par le volume des transports de passagers et de marchandises, il dessert la périphérie et l'intérieur de la grande cuvette équatoriale, La diversité des rivières, qui se manifeste dans le régime, la profondeur et la nature des fonds, la largeur, la nature des rives, etc.., de même que les divers trafics qui s'y pratiquent, justifient l'adoption d'un matériel et d'un mode d'exploitation appropriés à chacune d'elles.

Le matériel en service sur ce réseau comporte presque exclusivement des bateaux à fond plat que nous pouvons grouper en bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion et en chalands. Ils ont généralement Léopoldville comme port d'attache.

Les premiers peuvent être classés en auto-porteurs et en remorqueurs, ou pousseurs. Ils vont du porteur de 20 tonnes à celui de 800 tonnes et du remorqueur de 75 C.V. à celui de 1200 C.V. en utilisant comme moyen de propulsion la machine à vapeur ou le moteur diesel et comme propulseur, la roue à aubes (fixes ou mobiles), l'hélice ou le propulseur Voith-Schneider.

Les remorqueurs et pousseurs du fleuve et du Kasaï ont des puissances variant de 500 à 1200 C.V., tandis que ceux qui desservent les affluents développent de 75 à 200 C.V. et parfois plus. Quant aux chalands, leur capacité varie de 40 à 1200 tonnes. Ils sont généralement équipés soit pour le remorquage, soit pour la poussée.

En fonction des caractéristiques et particularités de la voie d'eau, la navigation s'y pratique suivant une ou combinaison des méthodes ci-après :

- amarrage à couple;
- traction en flèche;
- poussée simple;
- poussée en convoi intégré (Integrated Tow-Boat).

Les transports de passagers s'effectuent de plus en plus à bord des éléments pousseurs et de chalands à passagers incorporés aux convois intégrés.

Il convient de signaler également que 16 unités desservant le Fleuve et le Kasaï sont équipées de cales froides et/ou frigorifiques d'un volume total de 1384 mètres cubes.
D'autre part, le service des affluents dispose de son côté de 49 bateaux totalisant 158 m3 de locaux réfrigérés.

Pour l'entretien de son matériel flottant naviguant sur le bief moyen, l'OTRACO dispose d'un important chantier naval à Léopoldville et d'un second à Coquilhatville.

Comme au Bief Maritime, l'exploitation de tous les ports fluviaux du Bief Moyen est assurée par l'OTRACO.

c/-) Lac Kivu : Situé dans la région des Grands Lacs, ce secteur est complètement isolé du réseau principal de l'OTRACO. En fait, il relève plutôt de la zône d'exploitation de la Cie. des Grands Lacs dont il est en quelque sorte le prolongement. Sa gestion en fût confiée à l'OTRACO par l'A.R. du 24 juillet 1946 et c'est à dater de cette époque que s'effectua la modernisation de son équipement et de sa flottille.

Jusqu'à l'indépendance, l'OTRACO desservait toutes les localités riveraines du lac, y compris celles du Ruanda.

Les deux ports principaux exploités par l'Office sont BUKAVU et GOMA situés respectivement au sud et au nord du lac et distants de 108 k/m.

Deux vedettes rapides et plusieurs chalands automoteurs aménagés pour des courts trajets, assurent le trafic des passagers et les marchandises sont acheminées par convois remorqués et barges automotrices.

Les puissances des autoporteurs et remorqueurs varient de 63 à 300 C.V. et les capacités de transport unitaires, de 28 à 150 tonnes métriques.

Un chantier naval disposant d'un dock flottant de 300 tonnes assure l'entretien de ce matériel.

3° - COMPOSITION DE LA FLOTTILLE.

Le tableau ci-après indique la composition de la flottille de l'OTRACO à la date du 1er. janvier 1960.

Type d'Unités	Nombre	Port en lourd utile (en tonnes métr.)	Puissance en C.V.
a) Bas-Fleuve.			
Vedettes à passagers et remorqueurs	8	-	4.390
Chalands de transports, pontons et allèges de chargement.	92	28.675	-
	100	28.675	4.390
b) Bief Léopoldville.			
Bateaux courriers, autoporteurs, remorqueurs et pousseurs	188	9.760	54.261
Chalands : ordinaires, intégrés, citernes et à passagers	876	279.685	-
	1.064	289.445	54.261

Type d'Unités	Nombre	Port en lourd utile (en tonnes métr.	Puissance en C.V.
c) Lac Kivu			
Vedettes à passagers, remorqueurs et chalands automoteurs	14	514	1.847
Chalands ordinaires	40	1.646	-
	54	2.160	1.847

4° - TONNAGES TRANSPORTES.

Le tableau suivant reprend les tonnages(en tonnes métriques) transportés respectivement au cours des années 1959, 1962 et les tonnages prévus pour 1963.

Réseau	Année 1959	Année 1962	Prévision 1963
Bas-Fleuve	58.785	47.644	52.000
Bief Léopoldville	1.591.575	855.299	860.000
Pool (Léo-Brazza)	31.233	11.222	7.500
Lac Kivu	48.430	23.060	28.000
(Transit Kalundu)	67.464	21.163	36.000

5° AVIS ET CONSIDERATIONS CONCERNANT LA STRUCTURE ET LE FONCTIONNEMENT DE L'OTRACO.

Avant l'indépendance, l'exploitation de l'OTRACO accusait un déficit chronique de l'ordre de 235.000.000 Frs. par an. Celui-ci portait sur le port de Léopoldville, les voies fluviales, le réseau du Mayumbe et le réseau du Kivu.

Cette situation avait en 1959, fortement ému les autorités gouvernementales qui à l'époque, formulèrent les remarques suivants :

- l'Office est trop généreux avec l'argent de la communauté;
- ses dépenses ne sont pas ramenées au niveau de celles que connaîtrait une gestion économique assurée par une entreprise privée;
- il ne gère pas son affaire selon les méthodes industrielles et commerciales;
- il adopte la solution du moindre effort qui consiste à augmenter tout simplement les tarifs.

../..

Elles demandèrent que l'OTRACO applique une politique sévère d'économies et qu'avant de faire appel aux usagers, il recherche lui-même au sein de ses entreprises, les ressources dont il a besoin, notamment par une rationalisation très poussée de ses méthodes d'exploitation et par une élimination de tout gaspillage.

Quant à sa politique salariale, ces mêmes autorités estimèrent que l'Office devait aligner les rémunérations de son personnel sur celles appliquées par le secteur privé; les augmentations successives de salaires octroyées par l'OTRACO étant qualifiées de dangereuses et de catastrophiques. Il eut mieux convenu, plutôt que d'augmenter les salaires, de relever la productivité de la main d'oeuvre.

Ces diverses considérations étaient sans aucun doute très pertinentes, car :

Début 1960, le personnel de l'OTRACO se composait de près de 24.000 congolais et 1.100 européens, ce qui alors déjà dépassait largement les besoins;

- Ses rémunérations étaient de 50% en moyenne supérieures à celles du privé;
- il bénéficiait de plus d'un treizième mois et d'une"participation aux bénéfices".

En outre, les acquisitions de matériel, d'équipement, avaient été faites de manière inconsidérée, tant en ce qui concerne le matériel roulant que fluvial. Il y eut notamment des "michelines" qui ne virent jamais le Congo, des locomotives de manoeuvres qui ne servirent pas, des bateaux fluviaux très coûteux pour lesquels des Unités plus modestes eussent rendu les mêmes services, et en 1960 environ 20% du matériel fluvial était en chômage.

Enfin, on ne voyait pas très bien l'opportunité d'une administration centrale très coûteuse, siègeant à Bruxelles, qui était davantage considérée comme un "fromage" qu'une réelle nécessité.

En janvier 1960, intervinrent quelques réformes de structure mais il semble que l'on n'ait pas abordé les problèmes principaux et notamment la formation et la promotion d'un personnel de relève congolais.

Quelques mois après, survenaient les évènements qui suivirent l'accession du Congo à l'indépendance. Dès les premiers jours, ce fut l'exode massif de la presque totalité des européens, personnel de direction en tête, employant remorqueurs et chalands OTRACO pour transborder bagages, frigos et voitures à Brazzaville. Le spectacle ne fut pas toujours très édifiant!

C'est dans ces conditions que s'opèra la mise en place d'un personnel congolais, peu préparé à la lourde tâche qui l'attendait à la tête d'un organisme qui nécessitait une refonte complète de ses structures et l'application d'une politique d'austérité, notamment en matière de rémunérations.

Il est certain que l'on ne pouvait demander aux congolais, inexpérimentés, livrés à eux-mêmes, manquant d'autorité et des compétences nécessaires, ce que leurs prédécesseurs n'avaient pas été à même de réaliser.

../..

Quant aux diverses solutions qui furent proposées par la suite, si elles visent notamment à mettre en place des techniciens étrangers dotés de pouvoirs et de responsabilité, elles ne semblent pas tenir compte de l'élément psychologique. La grande erreur, à mon avis fut d'avoir élaboré ces projets sans le concours des congolais eux-mêmes, premiers intéressés à la question et je vois difficilement ceux-ci acceptant une mise sous tutelle d'étrangers, quelsqu'ils soient et quelles que soient leurs compétences.

Dans l'état actuel des choses, les premières mesures à prendre pour rendre à l'OTRACO, une organisation rationnelle et efficiente me paraissent être les suivantes :

- adaptation du personnel aux besoins réels de l'exploitation;
- restauration de l'autorité et de l'esprit de discipline, tout spécialement parmi le personnel navigant;
- réorganisation des différents départements suivant les nécessités actuelles;
- mise en place d'un personnel de cadre valable et compétent, assisté de techniciens capables et expérimentés, ayant l'entière confiance des Congolais (ce qui est loin d'être le cas actuellement) et dont il ne serait nullement exclu que certains soient désignés par les Congolais.eux-mêmes à des fonctions impliquant l'exercice de pouvoirs réels et de responsabilités;
- création d'un département spécialement chargé d'adapter le matériel aux besoins de l'exploitation et d'assurer son approvisionnement normal en rechanges, produits d'entretien et matières de consommation.

Certaines de ces mesures seront incontestablement impopulaires et exigeront beaucoup de courage et d'abnégation de la part de ceux qui en prendront la responsabilité. Aussi devront-elles préalablement être assurées de l'appui entier et inconditionnel des pouvoirs publics.

B - <u>COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU CONGO SUPERIEUR AUX GRANDS LACS AFRICAINS (C.F.L.)</u> :

Constituée le 4 janvier 1902, la COMPAGNIE DES GRANDS LACS avait pour objet principal la construction et l'exploitation des chemins de fer ci-après lui concédés :

a) - - - - - - - - - - - - - - - -

b) un chemin de fer reliant le fleuve Congo de Kabalo à Albertville, sur le lac Tanganyka;

c) un chemin de fer de Stanleyville à Ponthierville;

d) un chemin de fer de Kindu à Kongolo;

e) - - - - - - - - - - - - - - - -

L'acte de constitution prévoyait en outre que :

" La Compagnie pourra également établir un service de navigation
" sur les biefs navigables pour relier les diverses lignes précitées
" entre elles et à la tête de ligne du chemin de fer du Katanga.

- - - - - - - - - - - - - - - - -

" La Compagnie pourra également établir un service de navigation
" sur le bief secondaire de Kibombo à Kasongo, ainsi que sur le
" lac Tanganyka.

../..

Ainsi que nous l'avons vu précédemment, la C.F.L. exploite les deux biefs principaux du Haut-Lualaba. Elle abandonna en 1941 le bief Kibombo-Kasongo, devenu peu rentable par suite du développement des communications routières.

Au 1er. janvier 1960, sa flottille se répartissait comme suit :

Type d'Unités	Nombre	Port en lourd utile (en tonnes métr.	Puissance en C.V.
a) - Haut-Lualaba :			
Autoporteurs mixtes, remorqueurs, chalands-motorisés	28	2.405	5.835
Chalands cargo, à passagers et à bétail	92	17.200	-
	120	19.605	5.835
b) - Lac Tanganyka :			
Autoporteurs mixtes, remorqueurs	10	1.360	2.963
Chalands cargo, citernes et allèges à bétail	33	15.000	-
	43	16.360	2.963

Ce matériel est entretenu par les ateliers et chantiers navals situés respectivement à Kindu, Kongolo et Albertville.

Il convient de remarquer que la flottille du Haut-Lualaba a subi le contrecoup des évènements politiques qui se sont succédés dans les régions du Nord-Katanga. A Kabalo, un remorqueur fut coulé à proximité du pont de Zofu et à Kongolo, un autoporteur mixte dériva dans les rapides. En outre un bateau courrier et un remorqueur sont encore actuellement échoués sur la berge du port de Kongolo.

Le tableau ci-après reprend les tonnages (en tonnes métriques) transportés depuis 1960 sur le réseau fluvial des Grands Lacs :

Réseau	Année 1960	Année 1961	Année 1962	Prévision 1963
Ponthierville-Kindu	102.036	21.443	29.901	37.000
Kongolo-Bukama	18.052	néant	2.445	10.000
Lac Tanganyka	250.541	196.000	194.805	168.000

Il ne fait pas de doute que l'exploitation des voies d'eau, de même d'ailleurs que celle des chemins de fer, de la Cie. des Grands Lacs a subi une complète désorganisation et de graves préjudices occasionnés tant par les désordres politiques du Maniema, que par les évènements et destructions résultant de la sécession Katangaise. Mais il faut reconnaître que grâce au courage et à la discipline de son personnel, cette Société sut faire face à l'adversité et conserver une organisation et un matériel prêts à répondre aux besoins d'une conjoncture économique plus favorable. Aussi est-il souhaitable qu'elle trouve auprès des autorités responsables toute la compréhension et les appuis nécessaires pour lui permettre de reprendre la place qu'elle occupait dans l'économie de la Nation Congolaise.

C - EXPLOITATION DES LACS MOERO- EDOUARD- ET ALBERT.

Je terminerai cet exposé par quelques mots au sujet des lacs sus-nommés, dont l'exploitation, de par son caractère plus localisé, est restée indépendante des deux grands organismes précités.

a) - Lac Albert : jusque 1960, une ligne de navigation assurait un service régulier de transport de passagers et de marchandises entre Kasenyi et Butiaba (Uganda). Elle était en quelque sorte le prolongement de la voie Mombassa-Kampala-Butiaba et desservait les régions de l'Est de l'Ituri. Le port de Kasenyi était exploité par la Société des Chemins de Fer vicinaux du Congo (VICICONGO) mais le bateau assurant le trafic battait pavillon anglais.

En 1960, celui-ci fut démonté et transféré sur le lac Victoria et actuellement tout trafic de marchandises, par voie d'eau, a cessé dans cette région.

L'exploitation de la pêche y est toutefois restée très active.

b) - Lac Edouard : Inclus dans la zône protégée du Parc national Albert, seule l'exploitation de la pêche est autorisée sur ce lac. Elle s'y pratique toutefois au seul profit de la Coopérative des Pêcheries Indigènes du Lac Edouard à Vitshumbi (Rutshuru).

c) - Luapula-Moëro. : Ce bief constitue une voie navigable de 275 k/m. de longueur desservant l'Est du Katanga. Jusque 1960 une ligne de navigation, exploitée en régie, assurait le transport de passages et de marchandises entre Kasenga, Kilwa et Pweto. Ce trafic ne fut toutefois jamais très important, mais par contre, l'exploitation de la pêche prit au lac Moero un grand développement.

Malheureusement, l'état d'insécurité règnant actuellement dans ces régions et l'émigration forcée de certaines populations pratiquant principalement la navigation et la pêche, ont suspendu ces activités.

VIII - CONCLUSIONS .

De tout temps, les voies d'eau ont été les grandes artères du Commerce international et la navigation fût longtemps seule à relier les peuples à travers les frontières.

De même avec son immense réseau hydrographique, la nature a doté le Congo d'un facteur économique inestimable, dont l'exploitation et la mise en valeur rapide de ses vastes territoires, contribuent dans une très large mesure à créer sa prospérité.

../..

Trait d'union naturel entre les différentes ethnies congolaises, la navigation fluviale doit d'autre part, contribuer à resserrer les liens entre les diverses communautés et raffermir l'unité de la nation. Facteur décisif dans le développement agricole et industriel, son rôle est capital dans l'avenir du Congo.

Aussi, rien ne doit être négligé et aucun effort ne doit être ménagé pour assurer la mise en valeur et l'exploitation harmonieuse du réseau navigable congolais./-

Léopoldville, le 10 janvier 1963

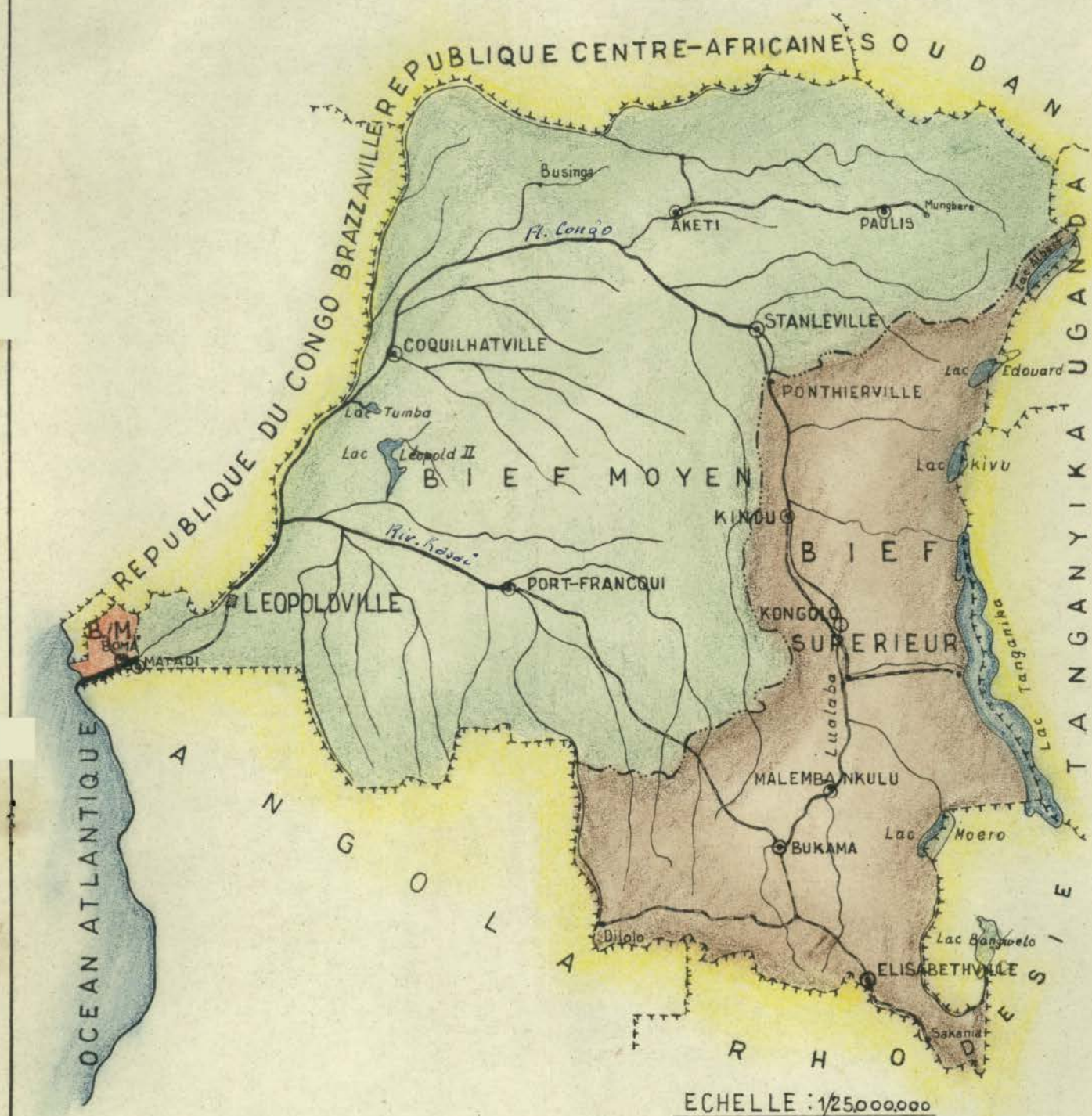
J.F. WARNIMONT,
Expert O.N.U.C. - Conseiller aux
Voies Navigables du Congo.

SERVICE DES VOIES NAVIGABLES
ET HYDROGRAPHIE

DIRECTION

REPUBLIQUE DU CONGO

LIMITES DES 3 BIEFS OU SECTIONS



ECHELLE : 1/25.000.000

0 Km 500 Km 1000 Km 1500 Km 2000 Km

LEGENDE

- BIEF MARITIME (B.M.)
- BIEF MOYEN (B.M°)
- BIEF SUPERIEUR (B.S.)
- BIEFS FLUVIAUX
- LIMITES DES BIEFS
- LIMITE D'ETAT
- CHEMIN DE FER
- RIVIERE

Dressé par L'Ingénieur Conseiller Technique V. KHRONUQUE.	Dessiné Par : J. A. TSHIPATA.	
Etudes & Travaux Portuaires Chef de Section A. LUKONGA.	LE Directeur Chef de Service Des Voies Navigables J. YULA.	
LEOPOLDVILLE, LE 13 MARS 1963	N° 8061	S.V.N.

= MB.S.P. =

REPUBLIQUE DU CONGO
MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
GOUVERNEMENT CENTRAL
SERVICE DES VOIES NAVIGABLES
DIRECTION.-

RAPPORT SUR L'ORGANISATION, L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION DES VOIES NAVIGABLES AU CONGO.-

I° - APERCU SUCCINCT RELATIF AU RESEAU DES VOIES NAVIGABLES CONGOLAIS.

Le réseau fluvial et lacustre congolais a une longueur totale qui peut être estimée à 23.000 k/m. dont 14.500 environ sont considérés comme navigables. Il se subdivise en trois bassins hydrographiques distincts dénommés "BIEFS", répartis comme suit :

I° - BIEF MARITIME : d'une longueur de 148 k/m. permettant aux navires de mer d'accéder aux ports de BOMA et de MATADI.

2° - BIEF MOYEN : qui couvre toute la cuvette centrale Congolaise et dont le réseau navigable a un développement voisin de 12.000 k/m. Celui-ci se répartit entre deux axes principaux, à savoir le fleuve CONGO jusque Stanleyville et son principal affluent le KASAI jusque Port-Francqui et Charlesville, ayant chacun de nombreux affluents et sous-affluents.

3° - BIEF SUPERIEUR : comportant le Congo-supérieur, dénommé Lualaba, avec ses deux sections navigables, de Ponthierville à Kindu (305 k/m.) et de Kongolo à Bukama (655 k/m.), ainsi que les lacs MOERO, TANGANYKA, KIVU, EDOUARD et ALBERT développant environ 1500 k/m.

Le Bief Maritime doit pouvoir offrir, en temps normal des mouillages minima de trente pieds. Ceux-ci se situent dans la partie divagante du fleuve, en aval de Boma et ne peuvent être maintenus que par des dragages intensifs. Entre Boma et Matadi, le fleuve est encaissé et coule dans un lit essentiellement rocheux et de caractère stable. Les mouillages de trente pieds à l'étiage y sont garantis mais sont vraisemblablement nettement supérieurs.

Les voies fluviales intérieures sont classées suivant les trois subdivisions ci-après, en rapport avec les mouillages offerts au cours des périodes successives de hautes et de basses eaux :

- la première, avec des minima de 20 dms aux H.E. et 13 dms aux B.E. permet l'utilisation sur 2350 k/m., d'Unités de 750 à 1250 tonnes métriques de charge. Elle comprend principalement le fleuve et le Kasaï jusque Port-Francqui;
- la seconde avec des minima respectifs de 15 et 10 dms, est accessible sur 6.900 k/m. aux Unités de 150 à 375 tonnes de charge.

../..

Elle comprend le Lualaba, le Kasaï de Port-Francqui à Charlesville et les principaux affluents;
- la troisième, avec des minima respectifs de 12 et 8 dms autorise sur 3650 k/m., l'exploitation de petites Unités de 50 tonnes et moins, jusque 150 tonnes de charge. Elle comprend les secteurs amont de nombreux affluents, ainsi que la plupart des sous-affluents.

Cette classification des voies fluviales ne constitue toutefois pas une règle absolue quant à l'affectation des différents types d'Unités, mais on admet que l'accessibilité d'une rivière s'entend en ce sens que les Unités fluviales peuvent y circuler pendant au moins quatre mois de l'année à pleine charge et, sauf cas exceptionnels, ne sont jamais utilisées au dessous de la moitié de leur capacité. On arrive ainsi à un coefficient d'utilisation annuel moyen de 75% du tonnage net.

Sur les lacs de l'Est du Congo, les profondeurs sont très variables, mais on peut retenir que sur les lacs TANGANYKA, KIVU et ALBERT, le tirant d'eau maximum admis est de l'ordre de 36 dms, soit douze pieds et encore celui-ci n'est-il limité que par les mouillages des ports. Les Unités qui y pratiquent la navigation commerciale sont du type bâtiments de mer destinés au cabotage.

Sur les lacs MOERO et EDOUARD, se pratique surtout l'exploitation de la pêche, ainsi d'ailleurs qu'au lac ALBERT.

L'étendue et la densité de ce réseau hydrographique naturel, unique au monde, constituent sans aucun doute le facteur le plus important, voire même vital, du développement de l'économie du Congo. Aussi, est-il inutile de souligner l'intérêt majeur que revêt une organisation rationnelle et harmonieuse de sa gestion et de son exploitation!

Or, un premier point à remarquer est que la plupart de ces voies de communications chevauchent sur plusieurs provinces. On peut déjà en conclure qu'une gestion rationnelle et efficace ne peut s'accomoder d'entraves résultant de démarcations administratives, qu'elle doit porter sur l'ensemble du réseau et conserver à celui-ci son caractère d'homogénéité. C'est sur ce principe que fut basée la structure du Service des Voies Navigables.

II° - SERVICE DES VOIES NAVIGABLES - ORGANISATION.

C'est le Service des Voies Navigables, relevant du Ministère des TRAVAUX PUBLICS, qui est chargé de la gestion et de l'entretien du réseau fluvial. Ce service est qualifié et spécialisé pour l'étude des conditions de navigabilité, l'aménagement, l'entretien et l'amélioration des voies d'eau accessibles à la navigation, ainsi que les études et constructions portuaires.

Ses attributions sont fixées et détaillées par l'Ordonnance n° 91/349 du 2 novembre 1957 (B.A. n° 50 du 14/12/1957, page 2332).

Organiquement, il est composé d'une direction assistée de : quatre sections d'études et de contrôle. En outre, trois sections régionales d'exécution exercent respectivement leurs activités dans chacun des bassins hydrographiques définis ci-avant par les Biefs.

Alors que la direction est établie à Léopoldville, les trois sections d'exécution ont leurs sièges à Boma, pour le Bief Maritime - Léopoldville pour le Bief Moyen - Albertville, pour le Bief Supérieur.

Ses activités requièrent le concours de spécialistes du génie civil, d'officiers de marine et d'un cadre de maîtrise.

Je reprends ci-après les attributions et la composition, suivant le cadre organique en vigueur jusqu'au 30 juin 1960, des divers echelons du Service des Voies Navigables :

A - D I R E C T I O N :

Gestion de l'entièreté du Service.

Personnel technique : un ingénieur et (ou) un officier de marine.

B - 1ère. SECTION - ETUDES PORTUAIRES ET HYDRAULIQUES.

- Etudes et élaboration des projets de constructions portuaires - Rédaction des cahiers des charges - Prévisions budgétaires.
- Etude du régime du fleuve et de ses affluents - Programme des constructions hydrauliques visant la régularisation des cours d'eau et la défense des rives des Voies Navigables - études de projets et rédaction des cahiers des charges.
- Personnel technique : 2 ingénieurs civils, 4 ingénieurs hydrauliciens et 2 officiers de marine.

C - 2me. SECTION - CONSTRUCTIONS HYDRAULIQUES ET PORTUAIRES.

- Exécution des travaux portuaires et hydrauliques exécutés en régie et contrôle des travaux confiés à l'entreprise.
- Personnel technique : 3 ingénieurs civils, 3 conducteurs de travaux et 10 agents de maîtrise.

D - 3me. SECTION - ARMEMENT ET APPROVISIONNEMENTS.

- Entretien et exploitation du matériel - Approvisionnement en matériaux, outillage et matériel - Etude et établissement des cahiers des charges.
- Personnel technique : 3 officiers de marine et 1 conducteur ou ingénieur mécanicien.

E - 4me. SECTION - HYDROGRAPHIE ET BALISAGE.

- Etude et organisation du balisage - Aménagement et entretien des passes navigables - Etude, élaboration et coordination des programmes des levés hydrographiques du fleuve, de ses affluents, des lacs et de la côte - Lutte contre la jacinthe d'eau.
- Personnel technique : 3 officiers de marine.

../..

F - 5me. SECTION - BIEF MARITIME :

- Etude et exécution des travaux de balisage depuis l'exutoire du fleuve jusque Matadi - Levés hydrographiques, aménagements et entretien des passes dans la région divagante - Entretien des accès aux quais et des infrastructures portuaires de Banana Boma et Matadi - Stabilisation du littoral entre Banana et Moanda - Exploitation du chantier naval et des ateliers de Boma pour l'entretien du matériel.

- Personnel technique : 10 officiers de marine,
  1 ingénieur ou conducteur mécanicien,
  10 mécaniciens de marine,
  2 conducteurs de travaux,
  8 chefs de chantiers.

G - 6me. SECTION - BIEF MOYEN :

- Etude et exécution des travaux de balisage sur le Fleuve CONGO et le KASAI, ainsi que sur les affluents : UBANGI, MONGALA, ITIMBIRI, LULONGA, FIMI, KWANGO, KWILU, SANKURU, LULUA. Levés hydrographiques du Stanley-Pool, des accès à Port-Francqui et de plusieurs passes rocheuses du fleuve et du Kasaï- Entretien par dragages des accès des ports et des quais, notamment à Léopoldville et Port-Francqui - Aménagement par dragages ou curage de certaines voies d'eau, telles que l'Itimbiri et la Tshuapa - Exploitation du chantier naval et des ateliers de Léopoldville pour l'entretien du matériel - Lutte contre la jacinthe d'eau.

- Personnel technique : 20 officiers de marine,
  10 mécaniciens de marine,
  1 conducteur-mécanicien et
  8 chefs de chantiers.

H - 7me. SECTION - BIEF SUPERIEUR :

- Etude et exécution des travaux de balisage sur les secteurs du LUALABA : Ponthierville-Kindu et Kongolo-Bukama, ainsi que sur les lacs MOERO - TANGANYKA et KIVU. Levés hydrographiques des accès des ports lacustres et des passes rocheuses du Lualab Entretien par dragages des quais et accès des ports et aménagement des passes du Lualaba par dragages et dérochements - Protection du chenal de navigation dans les régions lacustres du Haut-Lualaba - Entretien du matériel par l'exploitation des ateliers mécaniques de Kindu et d'Albertville.

- Personnel technique : 6 officiers de marine,
  4 mécaniciens de marine
  3 chefs de chantiers.

x
x x

D'autre part, le matériel flottant utilisé par les diverses activités du Service des Voies Navigables se répartit comme indiqué au tableau ci-après, suivant inventaires arrêtés à la date du 31 décembre 1962 :

../..

Désignation	Bief Marit.	Bief Moyen	Bief Sup.	Tot.	Remarques
Dragues marines	4	-	-	4	1 à déclasser - 30 ans d'âge
Dragues fluviales	-	3	3	6	3 à déclasser - plus de 30 ans d'âge
Bateaux baliseurs	3	20	4	27	8 ayant plus de 30 ans d'âge sont à moderniser ou à remplacer
Snag boat	-	1	-	1	-
Remorqueurs	5	6	3	14	3 à remplacer
Chalands logement	15	9	10	34	sous réserve de vérification de leur état actuel
Sonnettes de battage	1	3	2	6	-
Chalands divers	17	13	12	42	-
Vedettes à moteur et embarcations diverses	75	128	38	241	-
	122	190	74	386	

Au 31 décembre 1962, la valeur de ce matériel flottant était estimée à 1.000.000.000.- Frs. C.

Outre celui-ci, deux dragues fluviales d'une capacité de 300 m3/heure sont en construction à CHANIC Léopoldville et seront en service fin 1964. Leur coût total sera de l'ordre de 75 millions de Frs. C.

Il convient également de remarquer que, pour l'entretien de ce matériel, le Service des Voies Navigables dispose d'importants chantiers navals, à Boma et Léopoldville, et d'ateliers mécaniques à Matadi, Bumba, Kindu et Albertville.

III - ENTRETIEN ET AMENAGEMENT DES VOIES NAVIGABLES.

I° - Situation avant le 30 juin 1960 :

Avant de procéder à l'examen de la situation actuelle, sans doute est-il utile d'énoncer brièvement les réalisations effectuées entre les années 1950 et 1960, époque durant laquelle, le développement des voies d'eau prit un essor remarquable :

A - BIEF MARITIME :

a/- mouillages des passes de la région divagante portés de 28' à 30' ;

b/- établissement d'un balisage nocturne depuis l'estuaire du fleuve jusque Matadi ;

c/- organisation rationnelle et poussée des travaux de stabilisation des rives de la presqu'île de Banana et de la côte entre Banana et Moanda ;

d/- à Banana - construction d'un port cargo avec quai de 75 mètres;

e/- à Boma - construction de 215 mètres de quais en eau profonde et de 105 mètres de quai de batelage;

f/- à Matadi - allongement de 560 mètres vers l'aval, des quais pour navires de haute mer, et construction d'un quai de batelage de 120 mètres en amont du port.

B - BIEF MOYEN :

a/- instauration d'un balisage nocturne, au moyen de films réfléchissants "scotchlite", sur le Fleuve, le Kasaï, l'Itimbiri, la Mongala, l'Ubangi, la Lulonga, la Lopori la Maringa et le Kwilu, soit au total, sur une distance de 3600 k/m. de voies d'eau;

b/- amélioration par dragages de la navigabilité de l'Itimbiri de manière à rendre cette rivière navigable toute l'année;

c/- aménagement du seuil rocheux de Likimi, sur la Mongala;

d/- desnagages sur l'Itimbiri, l'Inzia, le Kwilu, la Lubue et la Lomela;

e/- à Léopoldville - construction de 763 mètres de nouveaux quais au port public;

f/- à Lisala - construction d'un quai de 50 mètres;

g/- à Stanleyville - construction d'un quai de 350 mètres à la rive droite et aménagement de l'infrastructure de la rive gauche;

h/- à Aketi - reconstruction et modernisation de l'infrastructure;

i/- réalisation de petits ouvrages d'accostage à Bumba, Yangambi, Banningville, Kikwit, Mangai et Lusambo.

C - BIEF SUPERIEUR :

a/- instauration d'un balisage lumineux par scotchlite sur le Lualaba, le Luapula et le lac Kivu;

b/- établissement d'un balisage nocturne par bouées lumineuses et phares côtiers sur les lacs Tanganyka et Moero;

c/- aménagement par dérochements de plusieurs passes rocheuses entre Ponthierville et Kindu;

d/- stabilisation du chenal de navigation dans le lac Kisale par fixation des papyrus au moyen de ducs d'albes;

e/- calibrage par dérochements, de la Lukuga à l'exutoire du lac Tanganyka et construction d'un batardeau provisoire;

c/- à Ponthierville - allongement du quai de 30 mètres vers l'amont;

g/- à Lowa, Elila et Kindu rive droite construction de plusieurs postes d'accostage en gabions cellulaires;

h/- à Albertville - élargissement du môle et construction d'un accostage pour pétroliers;

i/- à Moba - construction d'une estacade de 130 mts.;

j/- à Kalundu - élargissement du môle et des terre-pleins du port;

k/- à Kigoma - (concession ex-belge) modernisation de l'infrastructure portuaire et de la superstructure;

l/- à Usumbura - construction d'un port intérieur;

m/- à Bukavu - construction d'un port avec quai de 100 mètres, qui est toutefois resté inachevé par suite des évènements qui ont suivi l'accession du Congo à l'indépendance;

n/- à Goma - construction d'un quai provisoire;

o/- à Kasenyi et Mahagi - (Lac Albert) constructions de jetées d'accostage.

A ce qui précède, il convient également d'ajouter les études réalisées par la section d'hydraulique fluviale, à savoir :

- le projet de liaison fluviale Stanleyville-Ponthierville;
- le projet de liaison des biefs aval et amont du Kwango par l'aménagement des rapides de Kingushi;
- les études préliminaires relatives à la création d'un chenal de navigation pour navires à la rive droite du fleuve (chenal MAXWELL) en aval de Boma.

2° - Evolution de la situation depuis le 30 juin 1960.

A - BIEF MARITIME.

Fin juillet 1960, par suite de l'arrêt des travaux d'entretien des passes de la région divagante, les mouillages minima tombèrent rapidement de 30'oo à 27'o6".

Début août, les dragages reprenaient sous la direction d'un personnel exclusivement congolais et le 15 septembre, les mouillages de 30'oo étaient rétablis.

Depuis lors, la situation fluctua en fonction des possibilités d'approvisionnements en combustibles, rechanges, matériaux d'entretien, etc..., pour devenir particulièrement critique en juin 1963, époque à laquelle les mouillages se trouvèrent réduits à 25'oo" et le balisage de nuit dut être suspendu par manque des produits nécessaires à la fabrication du gaz acétylène nécessaire à l'éclairage des fanaux.

Des mesures radicales ayant été prises depuis lors, consistant notamment en l'octroi au Service des Voies Navigables d'un quota en devises et à l'assistance financière du Fonds d'Aide Américaine, les quatre dragues dont trois étaient immobilisées, furent remises en service fin juillet 1963.

../..

A la date du 31 décembre, les mouillages étaient remontés à 28'oo", et le balisage lumineux rétabli.

Il n'en reste pas moins que, pour pouvoir assurer de manière permanente, des profondeurs minima de trente pieds, les moyens de dragages actuels sont insuffisants.

Comme nous l'avons vu, ceux-ci consistent en quatre dragues marines autoporteuses, dont une de 550 m3 et trois de 800 m3, qui doivent draguer annuellement plus de 5.000.000 de mètres cubes de sable. Or celle de 550 m3 à 30 ans d'âge et devra sous peu être déclassée, d'autre part une de 800 m3 est fortement handicapée du fait d'un grave accident survenu à ses chaudières en 1956.

Aussi faut-il envisager dès à présent, un renforcement des moyens de dragages du Bief Maritime par l'acquisition de deux nouvelles Unités. Cette question a d'ailleurs déjà fait l'objet d'une étude approfondie et le coût de l'acquisition de ce matériel se chiffrerait à environ 2.800.000 dollars U.S.A.

Pour terminer en ce qui concerne l'entretien de la voie navigable au Bas-Congo, il faut mentionner le problème des frontières, qui y est intimement lié. Celui-ci trouve son origine dans les dispositions de l'art. 3 du traité du 25 mai 1891, conclu entre l'Etat Indépendant du Congo et le Portugal. Celui-ci prévoit notamment que depuis l'embouchure du fleuve jusque Noqui, la frontière entre Congo et l'Angola est constituée par la "ligne moyenne du chenal de navigation généralement suivi par des bâtiments de grand tirant d'eau".

Les implications de ces dispositions sur l'entretien de la voie navigable ont été exposées en détail dans une note et une lettre adressées par le Ministre des Travaux Publics au Ministre des Affaires Etrangères de la République du Congo, et dont je joins des copies en annexes.

B. BIEF MOYEN.

Au BIEF MOYEN, les premières difficultés surgirent dès juillet 1960 et résultaient de la situation politique qui empêcha l'entretien du balisage notamment dans la province de Stanleyville et sur le Haut-Kasaï.

Par la suite, les déficiences en matière d'approvisionnements en rechanges provoquèrent l'immobilisation de 60% du matériel affecté au balisage et aux dragages. Celles-ci résultèrent d'une part, d'une nette insuffisance des crédits budgétaires alloués au service et d'autre part de carences du Département de l'Economie en ce qui concerne l'octroi de licences d'importation pour du matériel et des rechanges dont la nécessité ne faisait aucun doute.

Depuis juillet 1963, la situation a évolué favorablement grâce à une intervention financière des NATIONS UNIES et à l'obtention d'une convention d'octroi de devises par le Conseil Monétaire. Elle est toutefois encore loin d'être satisfaisante et l'une des principales difficultés résulte de la suspension de l'aide américaine, qui a entravé le réapprovisionnement en rechanges, moteurs et produits divers d'origine U.S.A.

Dans cette Section, le matériel est quantitativement suffisant pour les besoins du balisage. Toutefois, six anciens bateaux-baliseurs chauffant encore au bois doivent être motorisés et modernisés. En ce qui concerne les dragages, deux unités âgées de plus de trente ans sont déclassées, mais seront remplacées dans le courant de 1964, par deux dragues modernes actuellement en construction dans un chantier de Léopoldville.

../..

C - BIEF SUPERIEUR.

Dès septembre 1960, les voies d'eau du Bief Supérieur échappaient à l'autorité de la direction de Léopoldville, par suite d'une part de la sécession Katangaise et d'autre part, des évènements politiques de la province du Maniema.

Cette autorité ne fut rétablie que début 1962 et il faut reconnaître que le personnel de cette section conserva un sens exemplaire de la discipline et de sa dépendance vis-à-vis de l'autorité centrale.

Sauf quelques instruments d'hydrographie saisis par les militaires de l'A.N.C., le patrimoine fut, dans l'ensemble gardé intact. Toutefois le manque de crédits et la pénurie de matières d'entretien ne permirent pas d'effectuer les carénages périodiques du matériel flottant.

Sur le Bief Ponthierville-Kindu, 25 balises fixes en maçonnerie sont à reconstruire. Quoique disposant des crédits nécessaires octroyés par l'O.N.U.C., les travaux n'ont pu être exécutés jusqu'à présent par suite des hautes eaux exceptionnelles de ces deux dernières années.

Sur les lacs Tanganyka et Moero, le rétablissement du balisage lumineux se heurte à des problèmes de caractère administratif et technique qui sont toutefois en voie d'être solutionnés.

Quant aux unités affectées au balisage et aux dragages des divers secteurs de la Section du Bief Supérieur, ayant de 30 à 40 ans d'âge et chauffant encore en bois, elles sont désuètes et d'un rendement extrêmement réduit. Aussi est-il indispensable de procéder d'urgence à leur remplacement par l'acquisition du matériel flottant ci-après :

- un bateau-baliseur à moteur pour le secteur Ponthierville-Kindu;
- un bateau-baliseur à moteur pour le secteur Kongolo-Bukama;
- une drague autoporteuse, à benne preneuse, pour le lac Tanganyka.

Le coût de ce matériel, dont l'étude est terminée et le financement demandé à la C.E.E., a été estimé à 1.500.000 dollars U.S.A.

IV - SITUATION DU PERSONNEL TECHNIQUE.

Jusqu'au 30 juin 1960, les effectifs congolais de l'ensemble du Service des Voies Navigables, qui se chiffrent à environ 2500 hommes, se trouvaient encadrés par 115 techniciens.

Lors des évènements et des désordres qui suivirent l'accession du Congo à l'indépendance, il est à remarquer que dans l'ensemble, le personnel congolais du service, resta correct et discipliné. La mise en place des nouvelles autorités s'opéra très calmement, celles-ci désirant sincèrement et sollicitant la collaboration de ceux qui les avaient formés et dirigés jusqu'alors.

Il faut d'ailleurs très objectivement reconnaître que la formation technique des congolais, dont la plupart comptaient de nombreuses années de service, avait été très poussée aux Voies Navigables. Ce personnel possédait en outre un sens remarquable de l'autorité et de la discipline et c'est ce qui explique sans doute qu'après le 30 juin 1960, les activités du Service des Voies Navigables se poursuivirent sans heurts et quasi normalement.

Il n'en reste cependant pas moins que fin juillet 1960, le cadre des techniciens restés sur place était réduit à 13 unités. Depuis lors, ce nombre oscilla entre 13 et 18 et à ce sujet, il convient sans doute de relever que la plupart des demandes et propositions d'étoffement de ce cadre ne reçurent pratiquement aucune suite de la part des départements compétents du Gouvernement Congolais.

../..

Actuellement, grâce au recrutement de cinq experts O.N.U.C., ce chiffre atteint encore seize unités, mais il reste nettement en dessous des besoins.

Le tableau ci-après reprend la situation du cadre technique tel qu'il existait avant l'indépendance et exprime les besoins actuels du service :

Qualification	Cadre normal jusque 1960	Situation au 31/12/63	Besoins actuels	à recruter
Officiers de marine et hydrographes	45	6	13	7
Ingénieurs de génie-civil	6	2	3	1
Ingénieurs hydrauliciens	4	-	1	1
Conducteurs de génie-civil	5	1	3	2
Conducteurs ou ingénieurs mécaniciens	2	-	2	2
Mécaniciens de marine et motoristes	28	3	6	3
Electriciens	3	1	2	1
Chaudronniers	6	1	2	1
Mécaniciens-ajusteurs	6	-	-	-
Chefs de chantiers	10	2	5	3
Totaux :	115	16	37	21

Le problème crucial du Service des Voies Navigables est donc celui des cadres techniques supérieurs. Or il ne pourra trouver sa solution dans un esprit national que par la formation d'éléments congolais : ingénieurs, officiers de marine, ingénieurs techniciens, mécaniciens de marine et conducteurs civils. Ceux-ci sont actuellement en formation dans les écoles congolaises et étrangères mais il n'est nullement téméraire d'affirmer qu'il faudra encore au moins cinq années avant qu'ils ne soient en mesure d'assurer la relève des techniciens étrangers.

En attendant, le rôle de ces derniers sera, non seulement de fournir aux dirigeants congolais l'aide technique dont ceux-ci ont besoin, mais également d'assurer la promotion professionnelle et sociale des cadres inférieurs desquels sortiront incontestablement quelques éléments d'élite capables de prendre également leur place dans la relève.

x
x x

Je ne puis terminer cet exposé relatif à la structure et au rôle du Service des Voies Navigables, sans relever deux questions dont l'importance et les incidences sont loin d'être négligeables en ce qui concerne l'exploitation des voies d'eau. Il s'agit du fonctionnement du servicede la marine et de l'épineux problème de la jacinthe d'eau.

V - SCISSION DU SERVICE DE LA MARINE.

Avant le 30 juin 1960, le Service de Marine constituait en fait, la section de l'Inspection de la navigation relevant du Service des Voies Navigables. Celle-ci avait dans ses attributions, l'application des textes législatifs relatifs à la navigation, la gestion des commissariats maritimes et le pilotage sur le Bas-Fleuve. Son chef, qui portait le titre de directeur de la marine, était adjoint au chef du Service des Voies Navigables.

A la faveur du désordre politique qui suivit l'accession du Congo à l'indépendance, et sans qu'une décision administrative soit intervenue, le directeur de la marine provoqua délibérément la séparation de sa section, du Service des Voies Navigables, en se plaçant sous l'autorité du Ministère des Transports et Communications.

Parmi les activités qui échappèrent ainsi à la direction des Voies Navigables, se trouvait le pilotage du bas-fleuve dont le fonctionnement se trouve intimement lié à l'hydrographie et au balisage du fleuve.

Aussi la séparation de ces deux services et leur rattachement chacun à un département différent engendrèrent ipse-facto une dispersion d'activités, qui auparavant, concouraient par une étroite collaboration, à assurer les conditions les plus favorables à la navigation, créant ainsi un état de chose préjudiciable à une exploitation rationnelle et économique de la voie navigable.

Les diverses tentatives entreprises jusqu'à présent pour en revenir à l'ancienne situation se heurtèrent généralement à des considérations étrangères à l'intérêt réel de la navigation et n'aboutirent pas.

VI - PROBLEME DE LA JACINTHE D'EAU.

C'est vers 1953 que furent constatés les premiers symptômes de l'invasion de la jacinthe d'eau, mais en 1956 seulement que fut entreprise la lutte avec des moyens massifs, alors que le Fleuve Congo et plusieurs affluents étaient déjà complètement contaminés par cette peste aquatique.

Entretemps, le Congo avait fait appel à un expert américain qui après avoir procédé à un examen approfondi du problème, fournit les directives concernant les moyens à mettre en oeuvre pour entreprendre la lutte avec des chances de succès.

Fin 1958, outre l'Itimbiri et la Mongala, 850 k/m. de fleuve étaient assainis, mais les travaux avaient entraîné des dépenses qui se chiffraient à trois millions de dollars U.S.A. Avant de poursuivre une action aussi coûteuse, il fût alors décidé de limiter temporairement et à titre expérimental, l'activité des brigades de travail à l'entretien des régions assainies.

Ce système de surveillance fonctionna de manière satisfaisante durant deux années, mais ne permit toutefois pas de tirer des conclusions, car divers rapports datant de début 1960 faisaient état de la reconstitution de foyers importants dans les régions traitées du Fleuve et de la Mongala.

Survint alors la période troublée de juillet 1960 qui entraina le départ massif des cadres européens. Dans la confusion et la désorganisation qui s'en suivirent, la plupart des brigades se confinèrent dans une inactivité presque complète.

../..

De plus, les troubles politiques, notamment dans la province Orientale, interdirent durant une assez longue période, l'accès du fleuve en amont de BUMBA, ainsi que de son affluent l'Itimbiri.

Il en résulta bientôt, une recrudescence de la prolifération de la jacinthe d'eau dans ces régions.

Par la suite, les diverses tentatives de reconstitution du dispositif de destruction se heurtèrent à des difficultés, soit de personnel, soit d'approvisionnement en herbicide, carburants ou rechanges pour le matériel.

Actuellement plusieurs brigades se trouvent toujours sur place, mais leurs activités se bornent principalement à empêcher une réinfection massive des affluents.

Dans l'état actuel des choses, il faut très objectivement reconnaître que, quelles que soient les raisons que l'on pourrait évoquer, la campagne de destruction de la jacinthe d'eau se solda par un échec.

Il faut convenir également que le Congo ne dispose pas de moyens matériels et financiers suffisamment puissants pour entreprendre avec des chances de succès, une nouvelle campagne de destruction massive de cette plante. D'ailleurs, des Pays comme les Etats-Unis, le Brésil, la Thailande, le Soudan, l'Egypte et d'autres encore sans doute, qui connaissent également ce fléau, ont renoncé à procéder à son extermination, reculant vraisemblablement devant les frais exhorbitants qu'entraînerait un tel projet sans pour autant avoir la garantie d'un résultat positif et surtout définitif.

Pour ce qui concerne les inconvénients engendrés par la prolifération de cette plante, en ce qui concerne l'exploitation de la voie d'eau, on peut les exprimer comme suit :

- ennuis de propulsion des unités et des convois aux endroits ou la dérive de ces plantes est intense;
- immersion des bouées de balisage et difficulté de repérage de celles-ci au moyen des radars;

Il est toutefois exclu que contrairement à certaines craintes qui furent formulées, il y ait lieu d'appréhender des blocages du fleuve par des amas de ces plantes.

Quant aux moyens à mettre en oeuvre, dans la situation actuelle, pour faire face de manière pratique et relativement efficace à cet état de chose, je ne vois que les suivants :

- limiter la destruction de la jacinthe à des zônes tampons de façon à éviter l'infection des régions du fleuve et des affluents non encore contaminées;
- étudier un système de balisage, et plus spécialement un type de bouée, susceptible d'échapper aux inconvénients suscités par l'accumulation des végétations aquatiques, notamment à l'immersion et à la dérive.

x

x x

VII. - EXPLOITATION DES VOIES D'EAU.

Un simple coup d'oeil sur la carte du Congo permet de constater que l'économie de ce Pays est essentiellement liée à l'exploitation de son hydrographie fluviale.

C'est d'ailleurs le mode de transport le plus économique et les statistiques indiquent qu'à la fin de la dernière décade, près de trois millions de tonnes de marchandises étaient transportées annuellement par voie d'eau.

Les différents biefs de navigation sont exploités comme suit :

A - par l'OTRACO :

1° le Bas-Fleuve de Banana à Matadi, en service intérieur;
2° le Bief Léopoldville-Stanleyville qui, avec ses affluents dont le principal est le Kasaï, et ses sous-affluents, représente quelque 11.000 k/m. de rivières navigables exploitées;
3° le lac Kivu.

B - par la COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES GRANDS LACS (F.F.L.):

1° le secteur Ponthierville-Kindu; du Bief Supérieur du Lualaba;
2° le secteur Kongolo-Bukama, du Bief Supérieur du Lualaba
3° le lac Tanganyka.

A - OTRACO, (Office d'exploitation des transports coloniaux) :

1° HISTORIQUE : l'OTRACO fut créé par Arrêté Royal du 20 avril 1935. Il s'agissait à l'origine d'une "institution publique autonome revêtue de la personnalité civile, ayant pour objet l'exploitation au Congo belge et au Ruanda-Urundi, pour compte de la Colonie et des organismes ou sociétés qui la lui céderont aux termes de conventions particulières, de tous services de transport, de manutention et tous services accessoires".

Organisation tentaculaire, cet Office ne tarda pas à absorber tous les moyens de transports se trouvant dans sa zône d'exploitation.

Par la suite, la loi organique du 12 juillet 1952 lui octroie la personnalité civile et la qualité d'établissement public. Il acquiert dès lors l'autonomie financière et les pouvoirs de gestion et de propriété qu'il possède encore à l'heure actuelle.

L'Etat se réservait toutefois un droit de tutelle administrative sur la disposition du patrimoine, la gestion financière et l'exécution de toute décision contraire à la loi, aux statuts ou à l'intérêt général.

2° EXPLOITATION DE LA NAVIGATION.

a) Bas-fleuve (Bief Maritime) : Sur la section du Bas-Fleuve, l'OTRACO assure le service fluvial de transport de passagers et de marchandises. Il y exploite également les ports de Matadi, Boma et Banana.

Les passagers sont acheminés par deux vedettes rapides assurant un service journalier entre Matadi et Boma et bi-hebdomadaire entre Matadi et Banana.

../..

Les transports de marchandises s'effectuent au moyen de chalands fluviaux propulsés par des unités automotrices du type "remorqueur de rade". Un remorqueur de haute mer, d'une puissance de 1720 C.V. peut, en cas de besoin, prêter assistance aux navires de mer.

Un chantier naval installé à Boma, disposant de six slips longitudinaux et d'un dock flottant de 1800 tonnes, assure l'entretien de la flottille.

b) Bief de Léopoldville (Bief Moyen) : Ce réseau fluvial est de loin le plus important, tant par sa longueur que par le volume des transports de passagers et de marchandises, il dessert la périphérie et l'intérieur de la grande cuvette équatoriale, La diversité des rivières, qui se manifeste dans le régime, la profondeur et la nature des fonds, la largeur, la nature des rives, etc.., de même que les divers trafics qui s'y pratiquent, justifient l'adoption d'un matériel et d'un mode d'exploitation appropriés à chacune d'elles.

Le matériel en service sur ce réseau comporte presque exclusivement des bateaux à fond plat que nous pouvons grouper en bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion et en chalands. Ils ont généralement Léopoldville comme port d'attache.

Les premiers peuvent être classés en auto-porteurs et en remorqueurs, ou pousseurs. Ils vont du porteur de 20 tonnes à celui de 800 tonnes et du remorqueur de 75 C.V. à celui de 1200 C.V. en utilisant comme moyen de propulsion la machine à vapeur ou le moteur diesel et comme propulseur, la roue à aubes (fixes ou mobiles), l'hélice ou le propulseur Voith-Schneider.

Les remorqueurs et pousseurs du fleuve et du Kasaï ont des puissances variant de 500 à 1200 C.V., tandis que ceux qui desservent les affluents développent de 75 à 200 C.V. et parfois plus. Quant aux chalands, leur capacité varie de 40 à 1200 tonnes. Ils sont généralement équipés soit pour le remorquage, soit pour la poussée.

En fonction des caractéristiques et particularités de la voie d'eau, la navigation s'y pratique suivant une ou combinaison des méthodes ci-après :

- amarrage à couple;
- traction en flèche;
- poussée simple;
- poussée en convoi intégré (Integrated Tow-Boat).

Les transports de passagers s'effectuent de plus en plus à bord des éléments pousseurs et de chalands à passagers incorporés aux convois intégrés.

Il convient de signaler également que 16 unités desservant le Fleuve et le Kasaï sont équipées de cales froides et/ou frigorifiques d'un volume total de 1384 mètres cubes.
D'autre part, le service des affluents dispose de son côté de 49 bateaux totalisant 158 m3 de locaux réfrigérés.

Pour l'entretien de son matériel flottant naviguant sur le bief moyen, l'OTRACO dispose d'un important chantier naval à Léopoldville et d'un second à Coquilhatville.

Comme au Bief Maritime, l'exploitation de tous les ports fluviaux du Bief Moyen est assurée par l'OTRACO.

c/-) Lac Kivu : Situé dans la région des Grands Lacs, ce secteur est complètement isolé du réseau principal de l'OTRACO. En fait, il relève plutôt de la zône d'exploitation de la Cie. des Grands Lacs dont il est en quelque sorte le prolongement. Sa gestion en fût confiée à l'OTRACO par l'A.R. du 24 juillet 1946 et c'est à dater de cette époque que s'effectua la modernisation de son équipement et de sa flottille.

Jusqu'à l'indépendance, l'OTRACO desservait toutes les localités riveraines du lac, y compris celles du Ruanda.

Les deux ports principaux exploités par l'Office sont BUKAVU et GOMA situés respectivement au sud et au nord du lac et distants de 108 k/m.

Deux vedettes rapides et plusieurs chalands automoteurs aménagés pour des courts trajets, assurent le trafic des passagers et les marchadises sont acheminées par convois remorqués et barges automotrices.

Les puissances des autoporteurs et remorqueurs varient de 63 à 300 C.V. et les capacités de transport unitaires, de 28 à 150 tonnes métriques.

Un chantier naval disposant d'un dock flottant de 300 tonnes assure l'entretien de ce matériel.

3° - COMPOSITION DE LA FLOTTILLE.

Le tableau ci-après indique la composition de la flottille de l'OTRACO à la date du 1er. janvier 1960.

Type d'Unités	Nombre	Port en lourd utile (en tonnes métr.	Puissance en C.V.
a) Bas-Fleuve.			
Vedettes à passagers et remorqueurs	8	-	4.390
Chalands de transports, pontons et allèges de chargement.	92	28.675	-
	100	28.675	4.390
b) Bief Léopoldville.			
Bateaux courriers, autoporteurs, remorqueurs et pousseurs	188	9.760	54.261
Chalands : ordinaires, intégrés, citernes et à passagers	876	279.685	-
	1.064	289.445	54.261

Type d'Unités	Nombre	Port en lourd utile (en tonnes métr.	Puissance en C.V.

c) Lac Kivu

Vedettes à passagers, remorqueurs et chalands automoteurs	14	514	1.847
Chalands ordinaires	40	1.646	-
	54	2.160	1.847

4° - TONNAGES TRANSPORTES.

Le tableau suivant reprend les tonnages(en tonnes métriques) transportés respectivement au cours des années 1959, 1962 et les tonnages prévus pour 1963.

Réseau	Année 1959	Année 1962	Prévision 1963
Bas-Fleuve	58.785	47.644	52.000
Bief Léopoldville	1.591.575	855.299	860.000
Pool (Léo-Brazza)	31.233	11.222	7.500
Lac Kivu	48.430	23.060	28.000
(Transit Kalundu)	67.464	21.163	36.000

5° AVIS ET CONSIDERATIONS CONCERNANT LA STRUCTURE ET LE FONCTIONNEMENT DE L'OTRACO.

Avant l'indépendance, l'exploitation de l'OTRACO accusait un déficit chronique de l'ordre de 235.000.000 Frs. par an. Celui-ci portait sur le port de Léopoldville, les voies fluviales, le réseau du Mayumbe et le réseau du Kivu.

Cette situation avait en 1959, fortement ému les autorités gouvernementales qui à l'époque, formulèrent les remarques suivants :

- l'Office est trop généreux avec l'argent de la communauté;
- ses dépenses ne sont pas ramenées au niveau de celles que connaîtrait une gestion économique assurée par une entreprise privée;
- il ne gère pas son affaire selon les méthodes industrielles et commerciales;
- il adopte la solution du moindre effort qui consiste à augmenter tout simplement les tarifs.

../..

Elles demandèrent que l'OTRACO applique une politique sévère d'économies et qu'avant de faire appel aux usagers, il recherche lui-même au sein de ses entreprises, les ressources dont il a besoin, notamment par une rationalisation très poussée de ses méthodes d'exploitation et par une élimination de tout gaspillage.

Quant à sa politique salariale, ces mêmes autorités estimèrent que l'Office devait aligner les rémunérations de son personnel sur celles appliquées par le secteur privé; les augmentations successives de salaires octroyées par l'OTRACO étant qualifiées de dangereuses et de catastrophiques. Il eut mieux convenu, plutôt que d'augmenter les salaires, de relever la productivité de la main d'oeuvre.

Ces diverses considérations étaient sans aucun doute très pertinentes, car :

Début 1960, le personnel de l'OTRACO se composait de près de 24.000 congolais et 1.100 européens, ce qui alors déjà dépassait largement les besoins;

- Ses rémunérations étaient de 50% en moyenne supérieures à celles du privé;
- il bénéficiait de plus d'un treizième mois et d'une"participation aux bénéfices".

En outre, les acquisitions de matériel, d'équipement, avaient été faites de manière inconsidérée, tant en ce qui concerne le matériel roulant que fluvial. Il y eut notamment des "michelines" qui ne virent jamais le Congo, des locomotives de manoeuvres qui ne servirent pas, des bateaux fluviaux très coûteux pour lesquels des Unités plus modestes eussent rendu les mêmes services, et en 1960 environ 20% du matériel fluvial était en chômage.

Enfin, on ne voyait pas très bien l'opportunité d'une administration centrale très coûteuse, siègeant à Bruxelles, qui était davantage considérée comme un "fromage" qu'une réelle nécessité.

En janvier 1960, intervinrent quelques réformes de structure mais il semble que l'on n'ait pas abordé les problèmes principaux et notamment la formation et la promotion d'un personnel de relève congolais.

Quelques mois après, survenaient les évènements qui suivirent l'accession du Congo à l'indépendance. Dès les premiers jours, ce fut l'exode massif de la presque totalité des européens, personnel de direction en tête, employant remorqueurs et chalands OTRACO pour transborder bagages, frigos et voitures à Brazzaville. Le spectacle ne fut pas toujours très édifiant!

C'est dans ces conditions que s'opèra la mise en place d'un personnel congolais, peu préparé à la lourde tâche qui l'attendait à la tête d'un organisme qui nécessitait une refonte complète de ses structures et l'application d'une politique d'austérité, notamment en matière de rémunérations.

Il est certain que l'on ne pouvait demander aux congolais, inexpérimentés, livrés à eux-mêmes, manquant d'autorité et des compétences nécessaires, ce que leurs prédécesseurs n'avaient pas été à même de réaliser.

../..

Quant aux diverses solutions qui furent proposées par la suite, si elles visent notamment à mettre en place des techniciens étrangers dotés de pouvoirs et de responsabilité, elles ne semblent pas tenir compte de l'élément psychologique. La grande erreur, à mon avis fut d'avoir élaboré ces projets sans le concours des congolais eux-mêmes premiers intéressés à la question et je vois difficilement ceux-ci acceptant une mise sous tutelle d'étrangers, quelsqu'ils soient et quelles que soient leurs compétences.

Dans l'état actuel des choses, les premières mesures à prendre pour rendre à l'OTRACO, une organisation rationnelle et efficiente me paraissent être les suivantes :

- adaptation du personnel aux besoins réels de l'exploitation;
- restauration de l'autorité et de l'esprit de discipline, tout spécialement parmi le personnel navigant;
- réorganisation des différents départements suivant les nécessités actuelles;
- mise en place d'un personnel de cadre valable et compétent, assisté de techniciens capables et expérimentés, ayant l'entière confiance des Congolais (ce qui est loin d'être le cas actuellement) et dont il ne serait nullement exclu que certains soient désignés par les Congolais.eux-mêmes à des fonctions impliquant l'exercice de pouvoirs réels et de responsabilités;
- création d'un département spécialement chargé d'adapter le matériel aux besoins de l'exploitation et d'assurer son approvisionnement normal en rechanges, produits d'entretien et matières de consommation.

Certaines de ces mesures seront incontestablement impopulaires et exigeront beaucoup de courage et d'abnégation de la part de ceux qui en prendront la responsabilité. Aussi devront-elles préalablement être assurées de l'appui entier et inconditionnel des pouvoirs publics.

B - COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU CONGO SUPERIEUR AUX GRANDS LACS AFRICAINS (C.F.L.) :

Constituée le 4 janvier 1902, la COMPAGNIE DES GRANDS LACS avait pour objet principal la construction et l'exploitation des chemins de fer ci-après lui concédés :

a) - - - - - - - - - - - - - - - -

b) un chemin de fer reliant le fleuve Congo de Kabalo à Albertville, sur le lac Tanganyka;

c) un chemin de fer de Stanleyville à Ponthierville;

d) un chemin de fer de Kindu à Kongolo;

e) - - - - - - - - - - - - - - - -

L'acte de constitution prévoyait en outre que :

" La Compagnie pourra également établir un service de navigation
" sur les biefs navigables pour relier les diverses lignes précitées
" entre elles et à la tête de ligne du chemin de fer du Katanga.

- - - - - - - - - - - - - - - - -

" La Compagnie pourra également établir un service de navigation
" sur le bief secondaire de Kibombo à Kasongo, ainsi que sur le
" lac Tanganyka.

../..

Ainsi que nous l'avons vu précédemment, la C.F.L. exploite les deux biefs principaux du Haut-Lualaba. Elle abandonna en 1941 le bief Kibombo-Kasongo, devenu peu rentable par suite du développement des communications routières.

Au 1er. janvier 1960, sa flottille se répartissait comme suit :

Type d'Unités	Nombre	Port en lourd utile (en tonnes métr.	Puissance en C.V.
a) - Haut-Lualaba :			
Autoporteurs mixtes, remorqueurs, chalands-motorisés	28	2.405	5.835
Chalands cargo, à passagers et à bétail	92	17.200	-
	120	19.605	5.835
b) - Lac Tanganyka :			
Autoporteurs mixtes, remorqueurs	10	1.360	2.963
Chalands cargo, citernes et allèges à bétail	33	15.000	-
	43	16.360	2.963

Ce matériel est entretenu par les ateliers et chantiers navals situés respectivement à Kindu, Kongolo et Albertville.

Il convient de remarquer que la flottille du Haut-Lualaba a subi le contrecoup des évènements politiques qui se sont succédés dans les régions du Nord-Katanga. A Kabalo, un remorqueur fut coulé à proximité du pont de Zofu et à Kongolo, un autoporteur mixte dériva dans les rapides. En outre un bateau courrier et un remorqueur sont encore actuellement échoués sur la berge du port de Kongolo.

Le tableau ci-après reprend les tonnages (en tonnes métriques) transportés depuis 1960 sur le réseau fluvial des Grands Lacs :

Réseau	Année 1960	Année 1961	Année 1962	Prévision 1963
Ponthierville-Kindu	102.036	21.443	29.901	37.000
Kongolo-Bukama	18.052	néant	2.445	10.000
Lac Tanganyka	250.541	196.000	194.805	168.000

Il ne fait pas de doute que l'exploitation des voies d'eau, de même d'ailleurs que celle des chemins de fer, de la Cie. des Grands Lacs a subi une complète désorganisation et de graves préjudices occasionnés tant par les désordres politiques du Maniéma, que par les évènements et destructions résultant de la sécession Katangaise. Mais il faut reconnaître que grâce au courage et à la discipline de son personnel, cette Société sut faire face à l'adversité et conserver une organisation et un matériel prêts à répondre aux besoins d'une conjoncture économique plus favorable. Aussi est-il souhaitable qu'elle trouve auprès des autorités responsables toute la compréhension et les appuis nécessaires pour lui permettre de reprendre la place qu'elle occupait dans l'économie de la Nation Congolaise.

C - EXPLOITATION DES LACS MOERO- EDOUARD- ET ALBERT.

Je terminerai cet exposé par quelques mots au sujet des lacs sus-nommés, dont l'exploitation, de par son caractère plus localisé, est restée indépendante des deux grands organismes précités.

a) - Lac Albert : jusque 1960, une ligne de navigation assurait un service régulier de transport de passagers et de marchandises entre Kasenyi et Butiaba (Uganda). Elle était en quelque sorte le prolongement de la voie Mombassa-Kampala-Butiaba et desservait les régions de l'Est de l'Ituri. Le port de Kasenyi était exploité par la Société des Chemins de Fer vicinaux du Congo (VICICONGO) mais le bateau assurant le trafic battait pavillon anglais.

En 1960, celui-ci fut démonté et transféré sur le lac Victoria et actuellement tout trafic de marchandises, par voie d'eau, a cessé dans cette région.

L'exploitation de la pêche y est toutefois restée très active.

b) - Lac Edouard : Inclus dans la zône protégée du Parc national Albert, seule l'exploitation de la pêche est autorisée sur ce lac. Elle s'y pratique toutefois au seul profit de la Coopérative des Pêcheries Indigènes du Lac Edouard à Vitshumbi (Rutshuru).

c) - Luapula-Moëro. : Ce bief constitue une voie navigable de 275 k/m. de longueur desservant l'Est du Katanga. Jusque 1960 une ligne de navigation, exploitée en régie, assurait le transport de passages et de marchandises entre Kasenga, Kilwa et Pweto. Ce trafic ne fut toutefois jamais très important, mais par contre, l'exploitation de la pêche prit au lac Moero un grand développement.

Malheureusement, l'état d'insécurité règnant actuellement dans ces régions et l'émigration forcée de certaines populations pratiquant principalement la navigation et la pêche, ont suspendu ces activités.

VIII - CONCLUSIONS .

De tout temps, les voies d'eau ont été les grandes artères du Commerce international et la navigation fût longtemps seule à relier les peuples à travers les frontières.

De même avec son immense réseau hydrographique, la nature a doté le Congo d'un facteur économique inestimable, dont l'exploitation et la mise en valeur rapide de ses vastes territoires, contribuèrent dans une très large mesure à créer sa prospérité.

../..

Trait d'union naturel entre les différentes ethnies congolaises, la navigation fluviale doit d'autre part, contribuer à resserrer les liens entre les diverses communautés et raffermir l'unité de la nation. Facteur décisif dans le développement agricole et industriel, son rôle est capital dans l'avenir du Congo.

Aussi, rien ne doit être négligé et aucun effort ne doit être ménagé pour assurer la mise en valeur et l'exploitation harmonieuse du réseau navigable congolais./-

Léopoldville, le 10 janvier 1963

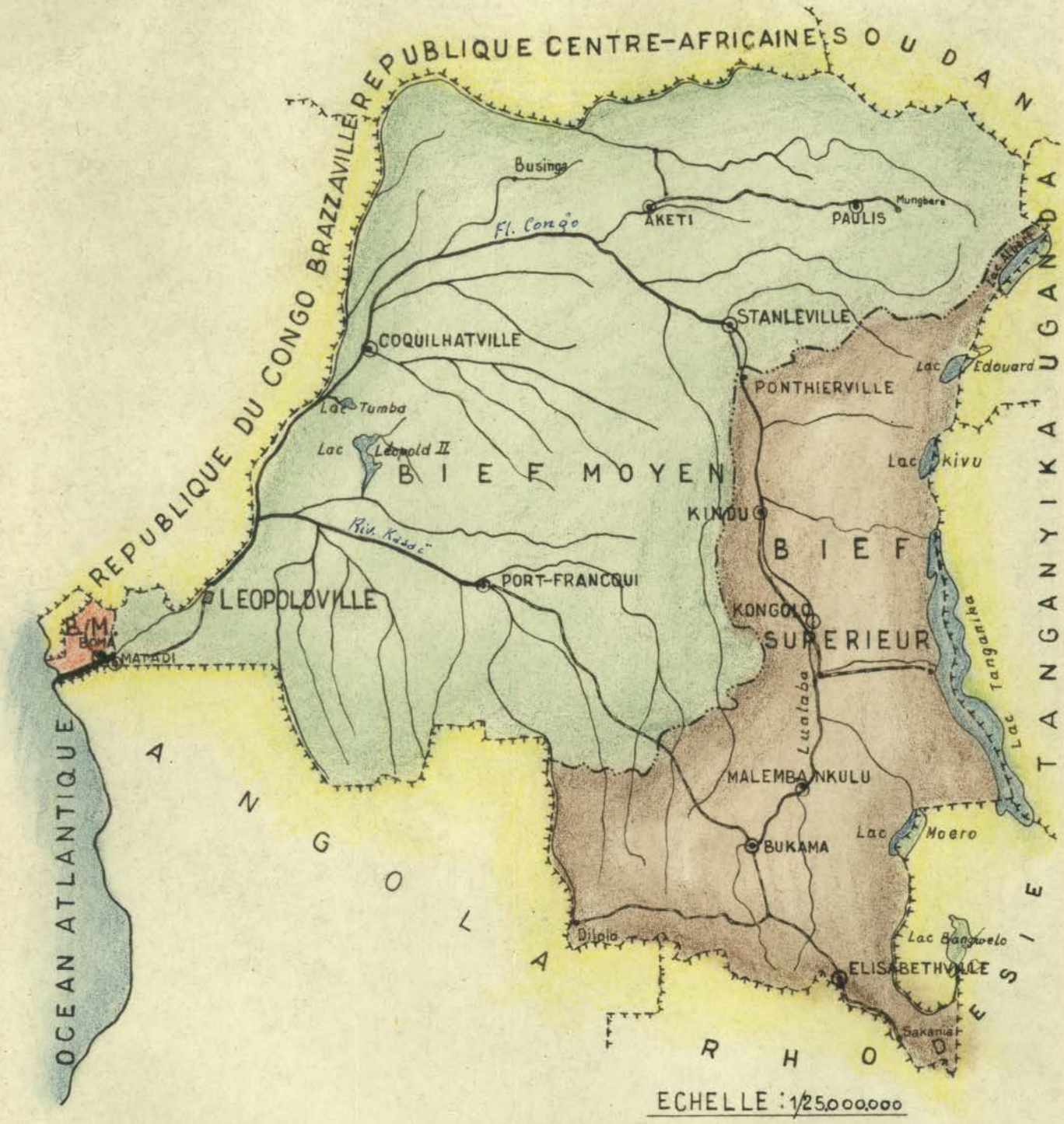
J.F. WARNIMONT,
Expert O.N.U.C. - Conseiller aux
Voies Navigables du Congo.

SERVICE DES VOIES NAVIGABLES
ET HYDROGRAPHIE

DIRECTION

REPUBLIQUE DU CONGO

LIMITES DES 3 BIEFS OU SECTIONS



ECHELLE : 1/25.000.000

0 Km 500 Km 1000 Km 1500 Km 2000 Km

LEGENDE

- BIEF MARITIME (B.M.)
- BIEF MOYEN (B.Mo)
- BIEF SUPERIEUR (B.S.)
- BIEFS FLUVIAUX
- LIMITES DES BIEFS
- LIMITE D'ETAT
- CHEMIN DE FER
- RIVIERE

Dressé par L'Ingénieur Conseiller Technique V. KHRONUQUE.	Dessiné Par : J. A. TSHIPATA.	
Etudes & Travaux Portuaires Chef de Section A. LUKONGA.	LE Directeur Chef de Service Des Voies Navigables J. YULA.	
LEOPOLDVILLE, LE 13 MARS 1963	N° 8061	S.V.N.

85-01

Seen by S. H. A.

EXPOSE DE L'ORDRE DU JOUR DU COMITE DU 14 JANVIER 64

SUR LES FONDS DE CONTREPARTIE A.I.D.

1. INCIDENCE DE LA REFORME MONETAIRE SUR LES MARCHES DE TRAVAUX PUBLICS FINANCES PAR LES FONDS DE CONTREPARTIE

Les études effectuées par le Département des Travaux Publics (note du 30 Novembre 1963) ont montré que la dévaluation du franc congolais allait entraîner une hausse moyenne de 120% des prix unitaires des ouvrages de Travaux Publics.

Le Ministère des Travaux Publics a engagé sur le programme ONUC-AID approuvé, l'exécution de 53 opérations.

Cinq d'entre elles, représentant un investissement de 104.245.672 francs, sont terminées.

Les 48 autres opérations ont reçu un commencement d'exécution, et les commandes ont été passées pour un montant nominal global de 792.480.018 francs. Compte tenu des dépenses déjà liquidées, le réajustement provisoire de l'engagement nominal précédent s'élève à 760.600.000 francs congolais, suivant détail établi par ailleurs.

De son côté, l'Ambassade U.S.A. a engagé au titre des opérations approuvées sur le "Trust Fund" une masse de dépenses réajustées de 403.050.000 francs. En outre, les services de l'US-AID envisagent l'engagement d'une nouvelle série d'opérations sur le "Trust Fund", pour un montant de 129.250.000 francs.

Le tableau ci-après résume la situation qui vient d'être exposée.

.../

TRAVAUX PUBLICS ONUC - A.I.D.

TABLEAU RECAPITULATIF

DE LA SITUATION DES FONDS DE CONTREPARTIE TITRE I

AU 15 JANVIER 1964

I. OPERATIONS GEREES PAR LE GOUVERNEMENT CONGOLAIS

Montant travaux terminés au 31 Octobre 1963	104.245.672
Montant nominal des opérations approuvées et engagées	792.480.018
Réajustement provisoire sur engagement	760.600.000
Chèque encaissé sur opération approuvée non engagée (US.AID - ENDA)	22.800.000

II. OPERATIONS GEREES PAR AMBASSADE U.S.A. (TRUST FUND)

Engagements réajustés	403.050.000
Opérations nouvelles	129.250.000
TOTAL GENERAL	2.212.425.690

En regard de ce dernier chiffre, il convient de rappeler que la totalité du crédit disponible sur le Titre I atteint, suivant les estimations fournies par l'Ambassade U.S.A., un montant global de 2.430.000.000 francs.

En conclusion, les engagements de dépenses réellement effectués sur le Titre I laissent apparaître un disponible de :
2.430.000.000 - 2.212.425.690 = 217 574.310

.../

2. OPERATIONS APPROUVEES NON ENGAGEES

En ce qui concerne les opérations approuvées avec ou sans réserve, et dont l'exécution n'est pas entamée, appartenant à la liste D ou la liste E, il apparaît que le solde disponible, soit 217.574.310 francs, est insuffisant pour en assurer la couverture.

Dans ces conditions, il est proposé de suspendre l'exécution de toutes ces opérations et de ne retenir que les plus urgentes d'entre elles, après nouvel examen par le Comité.

Cette décision, rendue impérative par les conséquences de la dévaluation monétaire, présente un caractère provisoire. Le programme 64 élaboré par le Département des Travaux Publics doit en effet dès maintenant faire l'objet d'une étude approfondie en vue de la recherche des moyens de financement dans le cadre des accords à venir en matière d'aide extérieure aux Travaux Publics du Congo.

o

o o

Il convient toutefois d'observer que la cadence de la liquidation des dépenses de travaux sur fonds de contrepartie AID jusqu'au 30 Novembre 1963 était de l'ordre de 45 millions de francs par mois.

Compte tenu de l'incidence de la dévaluation, on peut estimer que cette cadence passera en moyenne pour l'année 1964 à 120.000.000 de francs congolais par mois, soit 1.440.000.000 de dépenses liquidées pour l'année 1964. Ce chiffre est inférieur à la masse des crédits actuellement affectés aux opérations de Travaux Publics en cours, soit 1.553.080.000 francs.

On voit ainsi qu'une masse de fonds considérable se trouve gelée par les engagements, alors que la mise en oeuvre de ces fonds nécessitera un délai de plus d'un an.

Afin de permettre l'exécution de certaines opérations nouvelles de Travaux Publics d'une urgence particulière, il est proposé au Comité de décider provisoirement et à titre exceptionnel l'engagement en préfinancement de nouvelles dépenses jusqu'à concurrence de 10% maximum du montant global des crédits déjà attribués sur les opérations en cours.

... /

Parallèlement, le Comité prendrait la résolution d'affecter en priorité les crédits provenant de nouvelles aides à ces opérations préfinancées.

Dans l'éventualité où, à la date du 30 Juin 1964, aucune aide nouvelle n'aurait pu être affectée aux Travaux Publics, alors le Comité devra se réunir à nouveau pour décider de comprimer le volume des opérations restant à exécuter de façon à le tenir en dessous du montant du crédit réellement disponible.

3. NOUVELLES OPERATIONS D'URGENCE PROPOSEES A L'APPROBATION DU COMITE

Dans l'optique qui vient d'être exposée, il est proposé au Comité l'approbation d'une liste d'opérations nouvelles d'un montant cumulé de 280.000.000 francs congolais, soit: 217.574.310 francs réellement couverts par le reliquat de crédit disponible, plus 62.425.690 francs ouverts dans le cadre de la procédure de préfinancement définie ci-dessus.

La liste des opérations proposées est la suivante :

Port de Matadi	2.500.000
Port de Boma	2.000.000
Achèvement route Boma-Matadi	47.000.000
Route Popokabaka	130.000.000
Pont de Kongolo	70.000.000
Station de pompage Albertville	6.000.000
Centre Météorologique	22.500.000
	280.000.000

Port de Matadi - Montant : 2.500.000 francs

560 ml de mur de quai neuf ont été construits avant l'indépendance à l'aval des quais actuellement en exploitation.

La mise en service de cette nouvelle surface de quai nécessite certains aménagements complémentaires qui se poursuivent à cadence réduite depuis Septembre 1962. Le crédit sollicité a pour objet de couvrir les dépenses de placement d'une buse Armco d'assainissement de cette nouvelle tranche de quai, ainsi que la pose des dalles donnant accès aux magasins.

.../

L'engorgement continuel des surfaces de quai du port de Matadi constitue un argument qui démontre l'urgence de cet aménagement.

Port de Boma - Montant : 2.000.000 francs

Il s'agit là encore de travaux d'aménagement d'une nouvelle tranche de 215 mètres linéaires de quai construite à l'amont du port actuel avant les évènements de 1960.

Le crédit sollicité permettra d'effectuer les études des désordres qui ont affecté les filtres du talus situés sous le nouveau quai, et de définir la meilleure technique de travaux pour y remédier.

Ce crédit permettra également de procéder à des essais systématiques de stabilisation du sable de remblais par injection de ciment.

Achèvement route Boma-Matadi - Montant : 47.000.000 francs

Plusieurs dotations successives d'un montant cumulé de 130 millions ont permis d'entreprendre les travaux d'aménagement de la liaison routière Boma-Matadi sur un peu plus de 50 kms.

Une demande de dotation complémentaire d'un montant de 30 millions a été présentée en Juin 1963 et n'a jamais reçu l'agrément du Comité.

Actuellement, l'Entreprise a terminé complètement les travaux, et a engagé à cette fin une masse de dépenses réajustées qui s'élève à 47 millions de francs congolais, à ses propres risques et périls étant donné que l'Administration ne pouvait lui donner, faute de crédit, d'ordre ferme à cet effet.

Au stade actuel, alors que les dépenses encourues ont été vérifiées et reconnues exactes, il est de stricte équité que le Gouvernement Congolais rembourse à l'Entreprise les dépenses qu'elle a consenties sur sa propre initiative pour terminer la route Boma-Matadi.

Tel est l'objet de la requête présentée pour un crédit de 47 millions de francs congolais au titre de cette opération.

.../

Route Popokabaka - Montant : 130.000.000 francs

Il s'agit de l'accès à la région agricole du Kwango le long de la frontière Angolaise. Il convient de mettre particulièrement l'accent sur le fait que l'Entreprise Dumon Vander Vin est actuellement occupée à terminer un marché de travaux d'aménagement de la route Léo-Kenge et que cette entreprise se trouve basée à pied d'oeuvre, sur la rive droite du Kwango, à proximité du carrefour de la route devant atteindre Popokabaka.

L'Entreprise Dumon Vander Vin va se trouver bientôt sans travail. La dotation proposée permettrait de la maintenir en activité pendant une période de l'ordre de 6 mois jugée de nature à permettre à la Société de trouver d'ici là un foyer d'activité à la mesure de ses moyens.

Etant donné que l'Entreprise Dumon Vander Vin constitue le principal sinon le seul élément de concurrence qui permet de maintenir le niveau des prix des travaux routiers dans des limites relativement raisonnables, nous croyons devoir insister particulièrement sur l'opportunité de procurer du travail à cette Société en accordant le crédit sollicité au titre de la route Popokabaka.

Le fait que l'Entreprise se trouve actuellement basée à pied d'oeuvre permettra de tirer le maximum de profit du crédit sollicité, en réduisant pratiquement à néant les importantes dépenses habituelles d'installation de chantier et de transport du matériel lourd.

L'intérêt de l'aménagement de la route de Popokabaka est décrit dans le document particulier remis aux membres du Comité.

Pont de Kongolo - Montant : 70.000.000 francs

Ce projet a déjà été présenté au Comité avec toutes les justifications économiques utiles. Nous rappelons simplement que d'une part, ce pont a supporté un trafic supérieur à 200.000 tonnes en 1957 et que d'autre part les études viennent d'être terminées et le dossier technique est prêt en vue d'une consultation d'entreprises.

justifications à apporter

.../

Station de pompage Albertville - Montant : 6.000.000 francs

On sait que le niveau du lac Tanganika est en train de monter à une allure exceptionnellement accélérée. On s'attend maintenant, alors que le niveau des eaux atteint la cote 776,20, à ce que le niveau maximum de 1963 soit dépassé de plus de 80 cm.

Dans ces conditions, la station de pompage de la Regideso serait immanquablement noyée et mise hors d'usage, car implantée dans le lac même, si des travaux de protection n'étaient entamés immédiatement.

Le crédit sollicité a pour objet d'entreprendre les travaux d'endiguement indispensables pour sauvegarder si possible la station de pompage, suivant l'étude technique établie par les Services Regideso à Elisabethville.

Centre d'Analyses Météorologiques - Montant : 22.500.000 francs

Il s'agit d'un projet déjà approuvé au cours du Comité du mois d'Octobre 1963, mais pour lequel les hausses de prix consécutives à la dévaluation de Novembre n'ont pas permis la passation du contrat d'entreprise. Etant donné l'importance et l'urgence de cet aménagement qui doit concourir à la formation des météorologistes Congolais, il est proposé de réajuster le montant du crédit en vue de permettre le démarrage immédiat des travaux.

4. PROBLEMES DE TRESORERIE DES ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS

Suite à la dévaluation, d'importantes entreprises de travaux Publics connaissent de graves difficultés de trésorerie qu'elles ne sont pas en mesure de vaincre sans aide extérieure.

Il est proposé au Comité d'émettre un avis favorable à l'octroi par le Gouvernement Congolais d'avancesau titre des marchés passés sur fonds de contrepartie. Ces avances seraient consenties sur agrément par le Ministre des Travaux Publics et par l'ONUC des justifications et garanties requises.

Léopoldville, le 17 Janvier 1964.

85-01

UNITED NATIONS — NATIONS UNIES

INDICATE PRIORITY	SVC Service		FFFFF Routine	X	SSSSS Priority		PRIORITE NATIONS	

Priorité Nations traffic is strictly limited.

NR

C - 4

Address.es)

COMMANDANT FERNAND LALLEMENT
MARINE DES GRANDS LACS
ALBERTVILLE

(TEXT & SIGNATURE) insert prefix & / or number as required USE DOUBLE SPACING.

VEUILLEZ VOUS PRESENTER BUREAU DU PERSONNEL, ONUC LEOPOLDVILLE BUILDING ROYAL LUNDI, 20 JANVIER POUR INTERVIEW EN VUE POSTE EVENTUEL. FRAIS DE VOYAGE ALLER RETOUR AIR CONGO AINSI QUE SEJOUR TROIS JOURS A LEOPOLDVILLE VOUS SERONT REMBOURSES. PRIERE NOUS CONFIRMER TELEGRAPHIQUEMENT DATE D'ARRIVEE ET NUMERO DU VOL.

JACQUES SCHOELLKOPF
CHEF DU PERSONNEL CIVIL
ONUC

85

JAN 14 1964

INFO COPY 262

cc: Mr. M. Larcher
Mr. T. Trisciuzzi

C. 93471

T.O.R.

T.O.D.

BY :

Drafted by : A. Bucciarti
Authorized : M. Gauvreau
Date : J. Schoellkopf
13 January 1964

/U.KK/
REPUBLIQUE DU CONGO
GOUVERNEMENT CENTRAL
MINISTERE DU PLAN ET
DU DEVELOPPEMENT
INDUSTRIEL

Léopoldville, le 13/1/64

N°015/ 0045 /PLAN

DIRECTION DU PLAN

TRANSMIS copie pour information à :

- Monsieur le Chef des Opérations Civiles de l'O.N.U.C. Building "Le Royal" à LEOPOLDVILLE/KALINA
- Monsieur le Chef de la Station TP/ONUC Chanic Bangoko à LEOPOLDVILLE/OUEST.

OBJET:
Crédits O.N.U.C.
Réparation des Bacs

01.:07.02.04.

A Monsieur le Président
du Gouvernement Provincial
du Lomami
à K A B I N D A.

Monsieur le Président,

Me référant à votre lettre n°1173/CAB/ - TP/63 du 11 décembre 1963, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que je marque mon accord à l'exécution des travaux de réparation des bacs Ngolole et Makole sur les crédits du projet B.3.

Je vous invite à tenir les autorités locales de l'O.N.U.C. au courant de l'avancement des travaux.

LE MINISTRE DU PLAN ET DU
DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL,

Cl . KAMITATU.

REPUBLIQUE DU CONGO

Léopoldville, le 11 janvier 1964

N° 103/BCE/64 /CAB/M

CONGO
LEOPOLDVILLE

BUREAU DE COORDINATION
ECONOMIQUE

Brook. 112

A Monsieur le Chef des Opérations civiles des Nations Unies au Congo

Léopoldville

Agrément de candidature

Monsieur le Chef des Opérations civiles,

Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre N° CIVOPS/EX/01102 du 16 décembre 1963, soumettant à l'agrément du Gouvernement congolais les candidatures suivantes :

M. Marcel AUDIN, de nationalité française, au poste de conseiller juridique pour les Travaux publics;

M. André P. JUZAU, de nationalité française, au poste de conseiller technique auprès du Ministre des Travaux publics.

Nous avons le plaisir de vous informer que l'accord du Gouvernement Central a été donné concernant les nominations de ces deux experts et nous espérons que les recrutements seront effectués sans délai.

Veuillez agréer, Monsieur le Chef des Opérations civiles, l'expression de notre haute considération.

DIRECTION
BUREAU DE COORDINATION ECONOMIQUE

P. Tona-Massa
Directeur-Assistant

A. Sucoar
Directeur a.i.

c.c.: Ministère des Affaires Etrangères
Ministère de la Fonction publique
Ministère des Travaux publics

ACTION
CIVILIAN MILITARY
PERS

INFO. COPY
Action To
File No.

85-01
Mr. Bitvoko
02

YC206 NY 26 8 1638Z ;

LTF

ONUC

LEOPOLDVILLE ;

79 AHMED YOUR 23 LEONARD. PERSONNEL ACTION BEING PROCESSED FOR EXTENSION ANTHONY HAYWARD THROUGH 31 DECEMBER 1964 AND CHANGE FUNCTIONAL TITLE ;

ASTAO "

COL 79 23 31 1964 "

REGISTRY
9 JAN 1964
ONUC

ROUTING SLIP

TO

M. Pichler

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

DATE
9/1/64

FROM
M.E. Larcher

2nd copy 85-01

PW/3643/204.9 Le 8 Janvier 1964.

Soit transmis

A: Monsieur G. Cederwall, Conseiller Principal aux Finances

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

OBJET: Procédure de règlement financier T.P. ONUC - A.I.D.

Le document ci-joint éclaire un aspect intéressant des problèmes rencontrés dans la gestion des deniers publics par l'Administration Provinciale des Finances au Maniema.

Ce rapport confirme l'opinion généralement admise selon laquelle nous ne pourrons réaliser de travaux publics ONUC à l'intérieur du pays, aussi longtemps que l'assainissement des services des Finances de l'Etat n'aura pas été opéré effectivement, qu'à la condition impérative de conférer aux experts T.P. ONUC les pouvoirs d'action nécessaires à l'engagement, au contrôle et à la liquidation des dépenses.

Des préoccupations élémentaires de sécurité physique de nos agents ajoutées au souci de l'efficacité du service nous interdisent de faire appel en matière de procédure de règlement financier des travaux ONUC - A.I.D., dans de nombreux centres provinciaux, au canal d'un service local des finances fréquemment corrompu ou paralysé.

A cette occasion, il convient toutefois de rappeler que nous restons au contraire pleinement favorables à toute forme rationnelle de contrôle de gestion financière T.P. ONUC soit par l'Etat Congolais, soit par l'A.I.D., soit par l'Administration Financière de l'ONUC, pour autant qu'il n'en résulte pas de ralentissement, voire de blocage de la procédure de paiement des travaux effectués.

c.c. - M. Brooks
- M. Lamonzie
- M. Pichler

DOZIN Noël, Expert T.P. ONUC

KINDU.-

KINDU, le 22 Décembre 1962.

Monsieur DELVAUX, Ministre des TRAVAUX PUBLICS du GOUVERNEMENT CENTRAL,

à

LEOPOLDVILLE.-

MONSIEUR le MINISTRE,

La situation pénible et quasi indescriptible que j'ai trouvée ici m'oblige en conscience à vous aviser personnellement de certains points particulièrement marquants et je m'excuse de la liberté que je prends ainsi.

Arrivé depuis un mois seulement, il ressort -après enquête sérieuse- que la situation financière y est réellement catastrophique et que dans le domaine de l'effectif entr'autres il faudra faire des coupes sombres. En effet le personnel T.P. de la Province compte 3.188 unités nécessitant pour leur rémunération un montant mensuel global de 7.700.000.- frs.

Par ailleurs la situation du matériel T.P.M. est à l'avenant du fait de l'impossibilité de le remettre en état par manque de pièces de rechanges, batteries et pneus. Seule deux roulent et par intermittence, ne disposant que d'une seule batterie pour les deux.

Ce réel désastre, par manque d'entretien et de remise en état en temps approprié de ce matériel, n'est que la conséquence inéluctable de l'incompétence et la désinvolture du personnel de cadre TPM ou TP de la Province dont la plupart ne doivent d'ailleurs leur situation qu'à leur ingérence ou leur appartenance à telle ou telle faction politique.

Tout ceci est naturellement très bref mais n'a que le seul but de vous dépeindre le peu d'issues qui s'offrent à moi afin de redresser cette carence. La dépense citée plus haut n'a presque jamais été réalisée en fait, ce qui donne une situation d'arriérés envers tout ou partie du personnel d'environ 40.000.000.-frs. J'aurais voulu régler les rémunérations de novembre et décembre fin courant, ce qui fait en gros 13.000.000.-frs mais qui nous font défaut. La mesure qui s'

Impose à première vue est le licenciement du personnel en surnombre mais il va de soi qu'il ne peut être réalisé qu'après avoir réglé les arriérés dûs. Sans compter qu'une telle mesure implique la possibilité de répercussions de tension et de troubles éventuels dont je ne puis -dans votre avis- encourir la responsabilité.

Bien sûr la Province par l'intermédiaire de ses Administrateurs Territoriaux pourrait en partie couvrir ces dépenses momentanément exagérées par l'utilisation des fonds provenant de l'impôt ou taxes diverses qu'il prélèvent. Mais il m'est confirmé qu'aucun contrôle de ces caisses n'est effectué et que à chaque mutation d'Administrateur, la caisse est emportée par le cédant. Ce qui revient à dire qu'ils perçoivent sans dépenser, à l'exception toutefois de leurs propres besoins sur ces caisses fournissent le "Bon Pour" pour eux-mêmes ou leurs proches.

Enfin un aspect assez particulier et qui m'empêche d'étendre mon action en dehors de Kindu, c'est que surtout les gens de l'intérieur ont été négligés du point de vue du paiement de leurs salaires. Plusieurs délégations de divers Territoires se sont déjà amenées à Kindu -ayant appris mon arrivée- afin de savoir si leur personnel TP pourrait percevoir bientôt. En suite de ces visites et des commentaires entendus, il ressort que mes déplacements -cependant nécessaires- vers l'intérieur pourraient amener des manifestations belliqueuses ou hostiles qui n'arrangeraient certainement pas les choses, au contraire tendant plutôt à renforcer la dégradation d'une atmosphère déjà suffisamment tendue.

Si les sommes nécessaires à payer ces arriérés ne pouvaient être mises, à bref délai, à notre disposition, je préconise comme mesure urgente l'obligation faite aux Administrateurs Territoriaux d'avoir à effectuer le paiement du personnel de leurs territoires respectifs après qu'ils aient au préalable effectué un contrôle sévère du travail réalisé et de l'état des routes, car il ne s'agit pas de payer si ce personnel n'a pas presté comme il se devait.

Quoiqu'il en soit, dans la mesure de mes moyens, soyez assuré, Monsieur le Ministre, que je mettrai tout en oeuvre personnellement pour effectuer la plus grande part de contrôle du personnel sur tout le [illegible]

J'allais oublier de vous signaler que j'ai remarqué qu'une partie du personnel, celle engagée par le Ministre provincial des T.P., perçevait par unité un salaire exagérément élevé par rapport au personnel ancien, c'est-à-dire des salaires variant entre 19.000.- et 17.000.- frs par mois.

A vous lire et dans l'attente de vos instructions, veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma considération la plus grande ainsi que de mes sentiments tout dévoués.

(s DOZIN Noël.