

ROUTING SLIP

TO

M. Henrich - 613.

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

Ci. joint un exemplaire
de la situation
financière au 31/8/65

DATE

FROM

8/9/65

Suzanne - TP

Statement of obligations incurred against aid Title I
for Public Works projects as at 31 August 1965

C o d e	D e s c r i p t i o n	Nombre de trav du mois	Crédits ouverts 1	Total dépenses engagées 2	Dépenses li- quidées dans mois présent 3	Total dépenses liquidées 4	Solde dépen- ses engagées non liquidées 5	Balance dépenses non engagées
	<u>GOUVERNEMENT CENTRAL - I</u>							
D-01.23	Etude travaux route Ituri	-	40.000.000	40.000.000	-	13.491.943	26.508.057	-
E-02.7	Port de Coq - Bolenge	-	30.000.000	30.000.000	-	-	30.000.000	-
E-10.10	Maisons Professeurs Lovanium	100	66.800.000	66.800.000	5.675.168	64.965.286	1.834.714	-
E-11.4	Retablissement Stanleyville	300	42.900.000	42.900.000	2.962.976	23.302.442	19.597.558	-
		400	179.700.000	179.700.000	8.638.144	101.759.671	77.940.329	-
	<u>BUREAU CONSTRUCTIONS SCOLAIRES</u>							
D-09.1	Institut Enseignement Médical	-	62.980.000	64.448.238	-	64.448.238	-	-1468238
D-10.2	¶ Institut Pédagogique National ¶	-	96.305.000	96.305.000	-	18.820.004	15.310.691	-
E-10.7	¶ Institut Pédagogique National ¶	-			-	62.174.305		-
D-10.3	Ins.Nat.Bât.Trav.Pub.-1re Phase	-	22.700.000	24.583.605	-	24.583.605	-	-1883605
D-10.5/6	Logements Prof/Construc.Classes	60	190.716.340	190.716.340	6.434.482	184.502.911	6.213.429	-
E-10.8/D-10.4	E.N.D.A. - 2ème Phase	-	63.873.877	63.873.877	-	54.596.371	9.277.506	-
E-10.9	Ins.Nat.Bât.Trav.Pub.-3me Phase	100	115.826.850	115.826.850	10.168.625	95.106.694	18.720.156	-
		160	552.402.067	555.753.910	16.603.107	506.232.128	49.521.782	-3351843
	<u>PROVINCE D'ALBERTVILLE</u>							
E-11.3	Retablissement Albertville	-	13.500.000	13.500.000	-	10.467.231	3.032.769	-
	<u>PROVINCE DE BUKAVU</u>							
E-11.2	Retablissement Bukavu	150	12.100.000	12.100.000	25.500	10.678.261	1.421.739	-

C o d e	D e s c r i p t i o n	Nombre de trav du mois	Crédits ouverts 1	Total dépenses engagées 2	Dépenses li- quidées dans mois présent 3	Total dépenses liquidées 4	Solde dépen- ses engagées non liquidées 5	Balance dépenses non engagées
	<u>PROVINCE D'ELISABETHVILLE</u>							
D-01.25	Reconstruction 15 ponts	-	105.000.000	105.000.000	-	95.205.846	9.794.154	-
D-04.42	Voiries assainissement Eville	-	21.000.000	21.000.000	-	18.075.090	2.924.910	-
D-04.43	Station épuration eaux Eville	-	21.600.000	21.600.000	-	18.424.659	3.175.341	-
E-11.1	Retablissement Baudouinvillie	50	6.500.000	6.911.129	228.320	6.911.129	-	-411129
		50	154.100.000	154.511.129	228.320	138.616.724	15.894.405	-411129
	<u>AIDE ECONOMIQUE ALLEMANDE</u>							
AEA-1	Mobiliers - Institut Péd.National	25	7.800.000	7.800.000	1.666.415	5.650.673	2.149.327	-
AEA-2	Ins.Nat.Bât.Trav.Pub.-2ème Phase	65	40.000.000	40.000.000	3.508.036	35.899.529	4.100.471	-
AEA-3	Université Officielle Eville	-	100.000.000	100.000.000	-	85.648.488	14.351.512	-
AEA-4	Institut National des Mines - Bvu	-	80.000.000	80.000.000	-	25.106.198	54.893.802	-
		90	227.800.000	227.800.000	4.174.451	152.304.888	75.495.112	-
	<u>RECAPITULATION - TITRE I</u>							
	Gouvernement Central	400	179.700.000	179.700.000	8.638.144	101.759.671	77.940.329	-
	Bureau Constructions Scolaires	160	552.402.067	555.753.910	16.603.107	506.232.128	49.521.782	-3351843
	Province Albertville	-	13.500.000	13.500.000	-	10.467.231	3.032.769	-
	Province Bukavu	150	12.100.000	12.100.000	25.500	10.678.261	1.421.739	-
	Province Elisabethville	50	154.100.000	154.511.129	228.320	138.616.724	15.894.405	-411.129
	Opérations terminées	-	790.384.334	775.102.121	-	775.102.121	-	15282213
	Totaux :	760	1702.186.401	1690.667.160	25.495.071	1542.856.136	147.811.024	11519241
	<u>AIDE ECONOMIQUE ALLEMANDE</u>							
	Opérations de l'AEA en cours	90	227.800.000	227.800.000	4.174.451	152.304.888	75.495.112	-

OPERATIONS CIVILES ONUC
SECTION TRAVAUX PUBLICS

Statement of obligations incurred against economic aid funds
Title II for Public Works projects as at 31 August 1965

C o d e	D e s c r i p t i o n	Nombre de trav du mois	Crédits ouverts 1	Total dépenses engagées 2	Dépenses li- quidées dans mois présent 3	Total dépenses liquidées 4	Solde dépen- ses engagées non liquidées 5	Balance dépenses non engagées
	<u>PROJETS EDUCATION NATIONALE</u>							
A-21+LB-1	Ins.Nat.Bât.Trav.Pub.-1re Phase	-	23.200.000	23.263.855	-	23.263.855	-	-63.855
A-25+LB-2	Institut Pédagogique National	-	12.400.000	15.186.282	-	15.186.282	-	-2786282
C-19.0	Ecoles Secondaires	50	10.670.000	10.670.000	261.751	9.956.590	713.410	-
C-19.9	Athénée de Kenge	-	21.000.000	21.000.000	-	8.970.823	12.029.177	-
C-19.10	Missions Protestantes	-	2.640.000	2.640.000	-	1.943.850	696.150	-
C-19.11/13/14	Missions Catholiques	-	11.478.000	11.478.000	-	9.499.693	1.978.307	-
C-19.12	Mobiliers - Ecoles Secondaires	-	3.640.000	3.640.000	-	1.820.387	1.819.613	-
		50	85.028.000	87.878.137	261.751	70.641.480	17.236.657	-2850137
	<u>PROVINCE DE LULUABOURG</u>							
A-19.4	Travaux antiérosifs à Libourg	-	1.475.858	1.475.858	-	1.149.615	326.243	-
	<u>RECAPITULATION - TITRE II</u>							
	Projets Education Nationale	50	85.028.000	87.878.137	261.751	70.641.480	17.236.657	-2850137
	Province de Luluabourg	-	1.475.858	1.475.858	-	1.149.615	326.243	-
	Opérations terminées	-	615.772.919	615.772.919	-	615.772.919	-	-
	T o t a u x :	50	702.276.777	705.126.914	261.751	687.564.014	17.562.900	-2850137
	Somme à valoir	-	80.523.223	-	-	-	-	-
	Totaux - Titre II	50	782.800.000	705.126.914	261.751	687.564.014	17.562.900	-2850137
	<u>RECAPITULATION GENERALE</u>							
	Opérations du titre I	760	1702.186.401	1690.667.160	25.495.071	1542.856.136	147.811.024	11519241
	Opérations du titre II	50	702.276.777	705.126.914	261.751	687.564.014	17.562.900	-2850137
	Opérations de l'A.E.A.	90	227.800.000	227.800.000	4.174.451	152.304.888	75.495.112	-
	Totaux au 31 août 1965	900	2.632.263.178	2623.594.074	29.931.273	2382.725.038	240.869.036	8.669104

Table of completed Public Works projects
counterpart funds Title I

C o d e	D e s c r i p t i o n	Crédits ouverts	Total dépen- ses liquidées	Balance dépen- ses non enga- gées
<u>Gouvernement Central - Titre I</u>				
D-01.21/a	Route Kinzau - Vuete - Km 22 Boma	50.000.000	49.999.862	138
D-01.21/b	Route Kinzau - Vuete - Km 22 Boma	30.000.000	30.000.000	-
D-01.21/c	Route Matadi - Boma	46.507.194	46.507.194	-
D-01.22	Route Malanga - Luozi	93.700.000	93.635.291	64.709
D-01.24	Remise en état route Nationale	66.000.000	76.619.140	- 10.619.140
D-02.1	Bouées UGA et SVN	16.532.000	16.532.000	-
D-02.2	Réfection bac de Matadi	6.550.000	6.549.954	46
D-02.3	Port de Bumba	11.800.000	6.582.942	5.217.058
D-02.6	Rechanges pour baliseurs	19.319.192	19.319.192	-
D-03.1	Matériel et Equipement Laboratoire	13.013.354	13.013.264	90
D-04.1	Aménagement Centre Emmission Radio - N'Djili	1.873.754	1.873.754	-
D-04.21	Etude drainage Léopoldville	9.000.000	4.693.654	4.306.346
D-04.22	Etude Nouvel Hôpital à Léopoldville	12.200.000	12.200.000	-
D-04.32	Remise en état route Bandalungwa	3.200.000	3.213.810	- 13.810
D-05.1	Sauvegarde Centrale de Kiyambi	32.400.000	16.209.664	16.190.336
D-05.22	Adduction d'eau nouvel abbatoir	1.000.000	1.000.000	-
E-02.10	Port de Boma	2.080.000	1.260.850	819.150
E-02.11	Port de Matadi	2.500.000	773.760	1.726.240
E-08.2	Centre d'Analyse Météorologique à Binza	22.500.000	27.946.426	- 5.446.426
		440.175.494	427.930.757	12.244.737
<u>Province de Albertville</u>				
D-11.11	Pont provisoire de Lenge	3.000.000	3.000.000	-
D-11.12	Remise en état + Entretien rail Kabalo - Kabongo	9.775.000	9.757.000	18.000
E-01.28	Remise en état route Manono	10.350.000	9.935.310	414.690
				.. / ..

C o d e	D e s c r i p t i o n	Crédits ouverts	Total dépen- ses liquidées	Balance dépen- ses non engagées
	<u>Province d'Albertville (suite)</u>			
E-02.8	Dragage de la Lukuga	46.400.000	46.408.314	- 8.314
E-02.9	Protection Port d'Albertville	26.705.544	26.705.544	-
E-05.27	Station pompage D'Albertville	7.579.784	7.736.563	- 156.779
E-11.3 b	Retablissement Port d'Albertville	15.000.000	15.000.000	-
		118.810.328	118.542.731	267.597
	<u>Province de Bukavu</u>			
D-06.1	Aérodrome de Goma	47.400.000	49.470.488	- 2.070.488
D-06.2	Aérodrome de Kindu	2.500.000	1.500.000	1.000.000
D-11.31	Conventions et Entretiens des routes	24.640.000	20.540.736	4.099.264
E-01.27	Route Bukavu - Kalundu	47.258.512	47.258.512	-
		121.798.512	118.769.736	3.028.776
	<u>Province d'Elisabethville</u>			
D-01.14	Etude route Elisabethville - Kasenga	11.900.000	11.114.060	785.940
D-01.26	Construction route Eville - Kasenga	70.000.000	70.000.000	-
			20.982.655 *	-20.982.655 *
D-04.41	Etude voiries+Egoûts Elisabethville	13.000.000	13.369.276	- 369.276
D-04.51	Etude voiries+Egoûts Jadotville	14.700.000	15.375.561	- 675.561
		109.600.000	109.858.897	- 258.897
	<u>Récapitulation - Titre I</u>			
	Gouvernement Central	440.175.494	427.930.757	12.244.737
	Province d'Albertville	118.810.328	118.542.731	267.597
	Province de Bukavu	121.798.512	118.769.736	3.028.776
	Province d'Elisabethville	109.600.000	109.858.897	- 258.897
		790.384.334	775.102.121	15.282.213

* A la charge de l'additif au B.E. de la République Démocratique du Congo.

Table of completed Public Works projects
counterpart funds Title II

C o d e	D e s c r i p t i o n	Crédits ouverts	Total dépenses liquidées
	<u>Gouvernement Central - Titre II</u>		
C-1	Port de Matadi - Réparation infrastructure	34.200.470	34.200.470
C-2	Port de Boma	24.034.917	24.034.917
C-3	Remise en état 2 baliseurs sur fleuve	64.000.000	64.000.000
C-4	Carénage et entretien d'unité fluviale	34.000.000	34.000.000
C-5	Réparation balises du fleuve	11.627.835	11.627.835
C-6.1	Port d'Albertville - Réparation digue	113.673	113.673
C-6.2	Port d'Albertville - Routes	380.000	380.000
C-9	Etude projets travaux des routes	184.077.227	184.077.227
C-10	Route Boma - Matadi	50.000.000	50.000.000
C-15	Ecole Météorologique	769.831	769.831
C-16	Réparation station synoptique	34.085.469	34.085.469
C-18	Ecole des Télécommunications	14.824.732	14.824.732
C-20	Ecole Nationale de Droit et d'Administration	14.500.000	14.500.000
C-33	Réparation logements Administratifs	546.526	546.526
L-1	Travaux Hygiène à Léopoldville	24.620.326	24.620.326
L-2	Cantonnage route Léopoldville - Kenge	9.987.592	9.987.592
LB-3.1	Centre National d'Emmission N'Djili - Route	4.364.362	4.364.362
LB-3.2	Centre National d'Emmission N'Djili	607.565	607.565
		154.740.525	154.740.525
	<u>Province de Léopoldville</u>		
A-1	Assèchement marais du Pool	47.520.704	47.520.704
A-3	Route Boma - Tshela	10.283.331	10.283.331
A-4	Routes Commerciales du Mayombe	5.886.409	5.886.409
A-6	Assainissement rivière Yolo	24.998.048	24.998.048
A-11	Collège Kasongo - Lunda	2.300.000	2.300.000
A-24	Pont de Basoko	11.982.931	11.982.931

C o d e	D e s c r i p t i o n	Crédits ouverts	Total dépenses liquidées
	<u>Province de Léopoldville (suite)</u>		
A-26	Cantonnage de la Ville de Léopoldville	15.960.096	15.960.096
A-27	Route Inongo - Ngongo - Yembe	2.000.000	2.000.000
B-1	Route Boma - Banana / Tshela - Sumbi / Kai-Dunda - Tshikay	3.824.977	3.824.977
B-2.1	Route Inkissi	2.153.760	2.153.760
B-2.2	Route Malanga - Luozi	1.809.929	1.809.929
B-3	Cantonnage routes Kwango	6.000.000	6.000.000
B-4	Cantonnage routes Kwilu	8.999.027	8.999.027
B-5	Cantonnage routes Lac Léopold II	10.379.372	10.379.372
C-7/8	Réparation toiture Hôpital Reine Elisabeth - Léopoldville	4.660.813	4.660.813
C-13.b	Réfection avenue Lippens	13.365.731	13.365.731
C-24.a	Résorption chômage au Kongo Central	298.653	298.653
C-24.b	Résorption chômage au Kwilu	741.432	741.432
C-27.1	Réseau Léopoldville - Kimwenza	2.000.000	2.000.000
C-27.2	Entretien des routes au Kwilu	5.499.884	5.499.884
C-27.3	Aérodrome de Kenge	2.219.668	2.219.668
C-27.5	Etude du développement rural au Kwango	3.067.458	3.067.458
C-27.6	Réfection routes territoire Mushie	1.000.000	1.000.000
C-27.7	Réfection routes territoire Kutu	1.500.000	1.500.000
C-27.8	Réfection routes territoire Inongo	1.500.000	1.500.000
C-27.9	Réfection routes territoire Oshwe	1.500.000	1.500.000
C-27.10	Réfection routes territoire Kiri	1.493.079	1.493.079
		192.945.302	192.945.302
	<u>Province de Coquilhatville</u>		
A-1	Drainage Coquilhatville 3	4.322.279	4.322.279
A-2/6	Pâturages	2.296.772	2.296.772
A-3/B-2	Drain Bokiri	12.198.792	12.198.792
A-5	Aménagement abbatoir	849.874	849.874
A-10.1	Route Djoa - Lolengi	1.250.000	1.250.000
A-10.2	Route Boende - Basankusu	1.250.000	1.250.000

C o d e	D e s c r i p t i o n	Crédits ouverts	Total dépenses liquidées
<u>Province de Coquilhatville</u> (suite)			
A-10.3	Route Gundji - Bongandanga	144.744	144.744
A-10.4	Route Lisala - Bumba	398.034	398.034
A-11.1	Route Ikella - Mondombé	700.000	700.000
A-11.2	Route Bokolongo - Bokoté	322.487	322.487
A-11.3	Route Bomate - Balangala	123.552	123.552
A-11.4	Route Bozene - Gemena	699.975	699.975
A-11.5	Route Karawa - Businga	699.575	699.575
A-12/B-4	Route Doongo - Kungu	1.799.810	1.799.810
B-1.1	Pâturage Cuvette Centrale	617.049	617.049
B-3	Digue Ingende - Yele	1.269.064	1.269.064
B-5	Voiries de Coquilhatville	264.317	264.317
B-6.1/4	Routes Commerciales Cuvette Centrale	4.371.780	4.371.780
B-6.2	Routes Commerciales Ubangi	2.777.933	2.777.933
C-28.1	Routes Commerciales Cuvette Centrale	5.553.531	5.553.531
C-28.2	Routes Commerciales Ubangi	605.429	605.429
		42.384.997	42.384.997
<u>Province de Stanleyville</u>			
A-4	Nouvelles fermes près de Stanleyville	5.902.744	5.902.744
A-10	Entretien voiries de Stanleyville	7.016.059	7.016.059
A-11	Routes I.G - Régions Bunia - Mungbère	7.665.015	7.665.015
A-12.2	Réparation murs quais à Stanleyville	718.000	718.000
A-13	Accès au bac de la Lindi	1.000.000	1.000.000
A-14	Reconstructions petits ponts	2.000.000	2.000.000
A-15	Aménagement routes agricoles	7.001.600	7.001.600
A-24.1	Entretien routes Stan - Lindi / Stan - Buta	1.000.000	1.000.000
B-1.1	Entretien routes IG - Haut-Congo	2.856.444	2.856.444
B-1.2	Entretien routes IG - Uele	7.029.013	7.029.013
B-1.3	Entretien routes IG - Kibali ITURI	2.370.000	2.370.000
B-2.4	Réparation ponts métalliques - Haut-Congo	829.650	829.650

C o d e	D e s c r i p t i o n	Crédits ouverts	Total dépenses liquidées
	<u>Province de Stanleyville (suite)</u>		
B-2.4	Route Lubero - Beni - Frontière	7.999.984	7.999.984
B-2.2	Réparation ponts métalliques - Uele	275.298	275.298
B-2.3	Réparation ponts métalliques - Kibali-Ituri	571.210	571.210
B-4	Entretien bacs à moteurs	1.652.974	1.652.974
B-5.1	Entretien bacs à pirogues - Haut-Congo	421.108	421.108
B-5.2	Entretien bacs à pirogues - Uele	97.000	97.000
B-5.3	Entretien ponts divers - Kibali-Ituri	253.613	253.613
C-25.1	Potage et extension Hévéa	995.707	995.707
C-25.2	Potager à Paulis	428.238	428.238
C-25.3	Reboisement aux environs de Bunia	14.500.000	14.500.000
C-30.a-1	Entretien ponts à bois - Haut-Congo	24.702.421	24.702.421
C-30.a-2	Entretien ponts à bois - Uele	1.338.594	1.338.594
C-30.a-3	Entretien ponts à bois - Kibali-Ituri	33.550	33.550
C-30.b-1	Entretien routes IG - Haut-Congo	164.753	164.753
C-30.b-2	Entretien routes IG - Uele	24.706.101	24.706.101
C-30.b-3	Entretien routes IG - Kibali-Ituri	24.040.000	24.040.000
C-30.c-1	Entretien routes IL - Haut-Congo	14.930.169	14.930.169
C-30.c-2	Entretien routes IL - Uele	1.574.628	1.574.628
C-30.c-3	Entretien routes IL - Kibali-Ituri	2.296.670	2.296.670
E-3	Entretien routes principales	303.252	303.252
		74.673.795	74.673.795
	<u>Province de Luluabourg</u>		
A-1	Raccordement d'eau à Luluabourg	2.970.086	2.970.086
A-2	Travaux voiries à Luluabourg	2.695.237	2.695.237
A-3	Entretien ville de Luluabourg	2.603.347	2.603.347
A-6	Réparation maisons Fonds d'Avance	708.813	708.813
A-6.1	Renforcement station pompage de Tshituntu	750.000	750.000
A-12	Stade de Jeunesse	1.128.492	1.128.492
A-15	C.M.C. - Kabinda	3.329.354	3.329.354

C o d e	D e s c r i p t i o n	Crédits ouverts	Total dépenses liquidées
	<u>Province de Luluabourg (suite)</u>		
A-19.2	Route Bena-Dibele - Lodja	1.200.000	1.200.000
A-19.3	Pont de la Bombaie	296.911	296.911
A-19.5	Route Butungu - Tshikapa	1.498.633	1.498.633
A-19.7	Achat petit matériel	473.097	473.097
A-19.8-a	Route Lusambo - Munduie	383.914	383.914
A-19.8-b	Route Munduie - Lubefu	500.000	500.000
A-19.9	Route Charlesville - Portugalia	2.573.847	2.573.847
A-19.10	Route Tshikapa - Loango	1.107.546	1.107.546
A-20	Entretien ville de Luluabourg	1.000.000	1.000.000
B-1.1	Route Bena-Dibele - Lodja	1.000.000	1.000.000
B-1.2	Route Lodja - Lomela	396.725	396.725
B-1.3	Route Bakwanga - Tshimbombo	841.031	841.031
B-1.4	Route Bakwanga - Katanda	945.848	945.848
B-1.5	Route Bakwanga - Gandajika	1.390.486	1.390.486
B-1.6	Route Bena-Kadima - Mwene-Ditu	772.233	772.233
B-1.7	Route Kabinda - Sud-Kasaï (Direction de Luputa)	399.996	399.996
B-1.8	Route Kabinda - Sud-Kasaï (Direction Bakwanga)	399.969	399.969
B-1.9	Route Lac Mukambo - Rivière Mwanzangowa	P.M.	P.M.
B-1.11	Route Sentery - Pania-Mutombo	1.994.968	1.994.968
B-2	Réparation des ponts	4.629.014	4.629.014
B-3	Réparation des bacs	971.449	971.449
B-4.1	Plaine d'Aviation de Lodja	44.520	44.520
B-4.2	Plaine d'Aviation de Kabinda	1.638.627	1.638.627
B-5.2	Canaux maçonnés	5.083.566	5.083.566
B-5.4	Canaux maçonnés	499.996	499.996
B-7	Pièces de rechange	356.182	356.182
C-22.1	Agriculture	94.010	94.010
C-22.2	Chômage agriculture de Bakwanga	366.099	366.099
C-22.3	Agriculture	399.920	399.920
C-22.4	Agriculture	95.860	95.860
C-29.1	Hôpital de Demba	239.509	239.509
C-29.2	Assainissement ville de Kelekele	580.356	580.356

C o d e	D e s c r i p t i o n	Crédits ouverts	Total dépenses liquidées
	<u>Province de Luluabourg (suite)</u>		
C-29.3	Centre anti-tuberculeux de Matamba	999.980	999.980
C-29.4	Station de pompage de la Regideso	427.495	427.495
C-29.5	Achèvement bureau Provincial Kabinda	250.870	250.870
C-29.8	Route Masuika - Kalwata	1.419.893	1.419.893
C-29.9	Route Mashala - Rivière Lukilu	864.591	864.591
C-29.10	Adduction d'eau Bakwanga	3.090.158	3.090.158
		53.412.628	53.412.628
	<u>Province de Bukavu</u>		
A-9	Infrastructure "Stephensen"	2.700.000	2.700.000
A-13	Réfection tronçon Bukavu - Uvira	7.955.486	7.955.486
A-14	Route de la Kimbili	6.765.325	6.765.325
A-15	Route Hembo - Kabunga	2.159.882	2.159.882
A-16	Routes économiques locales	8.818.579	8.818.579
A-17	Entretien voiries de Bukavu	1.499.130	1.499.130
A-18	Route Utu - Kasese - Pont Luka	1.110.319	1.110.319
B-1	Travaux drainage égoûts Kadutu	7.757.643	7.757.643
B-2	Travaux cantonnages routes Maniema	2.719.582	2.719.582
B-2.2	Route Bukavu - Uvira - Fizi	5.510.826	5.510.826
B-2.3	Route Kindu - Kasongo	4.324.768	4.324.768
B-2.6	Travaux cantonnages routes Kivu Central	2.748.356	2.748.356
C-11	Route Poma - Yumbi - Lubutu - Lwana	13.410.000	13.410.000
C-12	Route d'accès au barrage de Katobo sur la Kibila	2.999.996	2.999.996
C-21	Résorption de chômage à Bukavu	7.909.087	7.909.087
C-31.1	Brigades mécanisées des Travaux Publics	3.907.102	3.907.102
C-31.2	Dispensaire d'Uvira	P.M	P.M
		82.296.081	82.296.081

C o d e	D e s c r i p t i o n	Crédits ouverts	Total dépenses liquidées
	<u>Province d'Albertville</u>		
C-25,	Résorption de chômage à Albertville	314.947	314.947
C-32.1	Bétonnage route Aéroport - Port	8.149.133	8.149.133
C-32.2	Bâtiments Administratifs de Kabinda	678.040	678.040
C-32.4	Entretien routes de l'intérieur	2.383.855	2.383.855
C-32.5	Travaux Hôpital Roi Albert	254.640	254.640
C-32.6	Entretien des ponts et bacs	3.538.976	3.538.976
		15.319.591	15.319.591
<u>Tableau récapitulatif - Titre II</u>			
Gouvernement Central		154.740.525	154.740.525
Province de Léopoldville		192.945.302	192.945.302
"	de Coquilhatville	42.384.997	42.384.997
"	de Stanleyville	74.673.795	74.673.795
"	de Luluabourg	53.412.628	53.412.628
"	de Bukavu	82.296.081	82.296.081
"	d' Albertville	15.319.591	15.319.591
		615.772.919	615.772.919



BOITE POSTALE 7348
LEOPOLDVILLE
REPUBLIQUE DU CONGO
CABLE: ONUC. LEOPOLDVILLE

FW/5534/102

Le 27 Août 1965.

A: Monsieur A.C. Gilpin, Représentant Résident Adjoint, BAT-ONU
A l'attention de Monsieur R. Heinedi

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

OBJET: US/UN PEO-AG for 1966

REF: Votre mémo BAT 1785/65 du 10 Août 1965

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint :

- Une description d'emploi relative aux postes budgétaires QQ-44 et FP-44, "Techniciens de Travaux Publics". Le grade suggéré comme base de recrutement est celui de P-2.
- Une description d'emploi relative au poste CO-44, "Maître Mécanicien". Ce document est identique à celui adopté pour les postes HH-44, II-44, JJ-44, KK-44 du programme 1965. Le grade de base pourrait être P-2, de façon à réduire la marge de différence de grade entre Mécaniciens-Instructeurs B.I.T. et Maîtres-Mécaniciens BAT, dont les tâches se révèlent analogues.
- Une description d'emploi relative au poste W-44, "Ingénieur Technicien". Le grade de base pourrait être P-3.

En ce qui concerne le poste I-44 qui était un poste de Conseiller en province, une nouvelle description de poste est en cours d'études et vous sera transmise ultérieurement, pour proposition nouvelle au Siège.

DESCRIPTION DE POSTE
CON(L) QQ-44 - PF-44

Désignation du poste: Technicien Travaux Publics attaché auprès des Services Provinciaux des Travaux Publics

Durée de la mission: Un an

Date d'entrée en fonction: Début 1966

Lieu d'affectation: Villes de province

Fonctions: L'expert sera placé en qualité de Conseiller Technique et parfois à titre opérationnel auprès des fonctionnaires Congolais responsables des différents services des Travaux Publics. Son champ d'activité se définit comme suit :

- Etudes d'avant-projets, pour opérations d'entretien ou de réparation de routes, pontons, ouvrages de drainage, petits bâtiments, bacs.
- Etude d'exécution de ces ouvrages, établissement de métrés et devis estimatifs.
- Organisation des programmes d'exécution des travaux, préparation des programmes d'approvisionnement en matériaux, carburant, matériel.
- Conduite des travaux en régie, ou contrôle des chantiers et des travaux à l'Entreprise.
- Assistance professionnelle et préparation des programmes d'entretien.

Qualifications: L'expert devra être si possible titulaire d'un diplôme de Conducteur de Travaux Technicien de Travaux Publics.

- Il devra avoir au moins 5 à 10 années de pratique en conduite et organisation de chantier, de préférence en pays tropical et en zone de brousse.
- Expérience polyvalente - bon organisateur.

Langues: Bonne connaissance de la langue française et même, si possible, de l'un des dialectes en usage au Congo.

A la suite des événements qui ont perturbé le Congo depuis son accession à l'Indépendance, il est souvent nécessaire de lancer des opérations d'urgence pour remettre en état des ouvrages d'intérêt public. Les experts des Travaux Publics ont à cette occasion une activité opérationnelle importante et sont amenés à intervenir directement sur le terrain en matière de reconstruction d'ouvrages endommagés.

Léopoldville, le 26 Août 1965.

DESCRIPTION DE POSTE
CON(L) CC-44

Désignation du poste: Maître-Mécanicien attaché au service de la Mécanisation
du Ministère Central des Travaux Publics

Durée de la mission: Un an

Date d'entrée en
fonction: Début 1966

Lieu d'affectation: Léopoldville

Attributions: Sous la direction des Ingénieurs Mécaniciens de ce ser-
vice, l'activité de l'expert s'étendra dans le domaine
défini ci-après :

- Organisation et gestion d'un garage du service de
la mécanisation.
- Recrutement et organisation des équipes de méca-
niciens Congolais et utilisation de ces mécaniciens
sous sa surveillance et ses directives, tant aux
garages du Gouvernement Central qu'aux garages des-
servant les secteurs intéressés.
- Formation ou complément de formation professionnelle
des Mécaniciens Congolais.
- Mise au point d'un système d'inventaire et de renou-
vellement des pièces de rechange.
- Exécution des programmes d'entretien des véhicules
et du matériel.

Formation et expérience
requisess:

Diplôme de Mécanicien Chef d'une école technique ou
quelques années d'expérience dans un poste analogue;
compétence concernant les moteurs à essence, diesel
et électriques; expérience en matière d'utilisation
des machines-outils; plusieurs années d'expérience
pratique du métier de Mécanicien dont au moins un
certa in temps en qualité de Contremaître; expérience
partiellement acquise dans les pays tropicaux préfé-
rable.

Connaissances
linguistiques:

Bonne connaissance de la langue française.

Léopoldville, le 26 Août 1965.

DESCRIPTION DE POSTE
CON(L) N-44

Désignation du poste: Ingénieur civil (Travaux Publics)

Durée de la mission: Un an

Date d'entrée en fonctions: Aussitôt que possible

Lieu d'affectation: Chef-lieux de province

Attributions: En tant qu'Ingénieur-Adjoint, l'expert devra:

- Réorganiser l'administration provinciale des services de Travaux Publics.
- Entreprendre l'étude, l'élaboration et l'exécution de programmes de Travaux Publics à l'échelon provincial.
- Rédiger des projets de contrats et instruire les procédures relatives à l'exécution de projets de Travaux Publics dans les provinces.
- Organiser éventuellement la mise en œuvre de programmes d'équipement destinés aux Travaux Publics dans les provinces.
- Mettre à jour des inventaires de matériel et matériaux dans les services T.P. provinciaux.
- Apporter au Gouvernement des services opérationnels dans des domaines connexes.

Formation et expérience requises: Diplôme d'Ingénieur et plusieurs années d'expérience de l'organisation et de l'exécution de projets de travaux publics. Il est souhaitable que l'expert connaisse bien les conditions de travail particulières aux zones tropicales. Il devra aussi pouvoir s'adapter aisément au milieu et aux différentes populations locales des provinces d'Afrique tropicale.

Connaissances linguistiques: Français.

Léopoldville, le 26 Août 1965.

ANNEX 85-01
2w 5416/215
22/7/65

NATIONS UNIES
BUREAU DE L'ASSISTANCE TECHNIQUE
AU CONGO

SECTION DES TRAVAUX PUBLICS

RAPPORT SUR L'ACTIVITE DES TRAVAUX PUBLICS/BAT-ONU AU CONGO

DU 1ER AVRIL AU 30 JUIN 1965

Pendant la période du second trimestre 1965, la Section des Travaux Publics du BAT-ONU a vu son effectif en experts internationaux passer de 31 à 37 unités, ce qui a permis essentiellement de renforcer l'Assistance Technique apportée aux trois Directions suivantes: Bâtiments Civils, Ponts et Chaussées, Mécanisation.

La pénurie de nouveaux moyens de financement affectés à des opérations d'équipement d'intérêt public, a prolongé le retard cumulé dans la relance des activités du secteur des Travaux Publics. Néanmoins, il y a lieu de signaler qu'au cours de ses séances des 13 Mai et 21 Juin 1965, la nouvelle Commission créée pour l'Administration des fonds de contrepartie, a approuvé un ensemble de 14 projets nouveaux, se chiffrant globalement à 638.501.000 francs congolais, qui intéressent pour la plupart des opérations de Travaux Publics. Ce petit ballon d'oxygène a permis de mettre sur pied les moyens d'action nécessaires pour améliorer le débit de quelques uns des goulots d'étranglement que présente actuellement l'infrastructure des transports au Congo, et même de développer, notamment dans le domaine scolaire, certaines installations d'équipement de base. C'est ainsi que les chantiers de l'Ecole des Télécommunications, de l'Institut de l'Aviation Civile, d'une nouvelle tranche de l'Institut Pédagogique National et d'un Centre de Cantonnement à Léopoldville, ont obtenu confirmation de leur financement soit sur aide AID, soit sur aide Allemande, et pourront démarrer effectivement courant troisième trimestre 1965.

Ainsi qu'il a été signalé dans le précédent rapport, nos experts ont été invités à concentrer leur action principalement dans le domaine des dossiers d'études dont la République Démocratique du Congo a le plus urgent besoin pour solliciter efficacement le concours des aides extérieures susceptibles d'apporter leur assistance financière.

Bâtiments Civils

Nous mentionnerons tout d'abord les activités de la cellule Architecture du BAT-ONU dirigée par les Architectes Bado et Visart de Bocarmé. Ceux-ci ont notamment élaboré pendant cette période trimestrielle l'avant-projet d'une importante cité de logements destinée aux experts de l'ONU à Léopoldville. Cette étude a été communiquée à New York dans le courant du mois de Juin. La même cellule a mis au point les

.../...

dessins d'exécution du futur building ONU à Léopoldville, en collaboration avec l'Architecte UNESCO, le Cahier des Charges et les plans d'exécution d'un nouveau camp de police à Lemba, le projet d'un Centre de Formation de Cantonniers à Kingabwa, et a entamé les études pour la construction d'un Centre de Formation et de Perfectionnement de Mécaniciens à Bukavu.

Nos Architectes ont en outre élaboré l'avant-projet d'un Centre de Rééducation pour Handicapés Physiques et mis au point le projet d'achèvement du nouvel hôpital de Léopoldville dont le financement des travaux a obtenu un accord de principe de la C.E.E.

Ponts et Chaussées

Notre cellule Ponts et Chaussées, outre ses activités opérationnelles courantes qui ont comporté en particulier la mise en oeuvre d'un important et spectaculaire programme de grosses réparations sur la voirie de Léopoldville, a entrepris les études de 4 grands ouvrages d'art situés sur le tronçon de route Kenge-Kikwit de l'axe Est-Ouest: Wamba, Inzia, Kwenge, Kwilu. Il convient de rappeler à cet égard que la route Léopoldville-Kenge vient d'être terminée sur financement C.E.E., et que cette dernière Organisation vient d'agréer le principe de la poursuite de la construction du même axe routier de Kenge jusqu'à Kikwit. Il est donc de la plus haute importance que les projets relatifs aux grands ouvrages d'art situés sur cet axe soient préparés de façon à éviter tout retard de financement entraîné par l'insuffisante préparation des projets.

Un autre domaine d'intervention de nos experts est celui de la remise en ordre des routes d'intérêt minier et agricole.

On sait que ces routes ont été peu ou pas entretenues depuis 4 ans et il s'ensuit que la production des régions intéressées est écoulée avec de plus en plus de difficultés et au prix de dépenses considérables qui freinent la reprise des courants d'échanges économiques.

Plusieurs expériences intéressantes consistant à confier à d'importantes Sociétés privées Minières et Agricoles le soin d'entretenir le réseau routier dont elles ont besoin, moyennant le versement d'une indemnité kilométrique forfaitaire, ont été tentées avec un certain succès dans plusieurs régions depuis deux ans sur proposition de nos experts, notamment au Kivu-Maniema et au Nord Katanga.

A la faveur des résultats obtenus, la Fédération des Entreprises Congolaises s'est intéressée à ce projet et a diffusé auprès de ses adhérents la circulaire d'information que nous lui avons communiquée. D'ores et déjà, des interventions sont en cours d'application sur près de 3.500 km de routes, et d'autres sont à l'étude sur différents réseaux dont le kilométrage cumulé est du même ordre de grandeur que le précédent. Le mérite du système réside dans son caractère économique, dans son efficience, et par la sélection naturelle des axes économiques les plus importants qu'il permet d'effectuer.

.../...

Les Sociétés sont en effet invitées à fournir à l'appui de leur demande d'aide financière des renseignements très précis touchant la nature et l'importance du trafic qui intéresse chacun des feeders du réseau routier dont elles proposent l'entretien forfaitaire.

De leur côté, nos experts effectuent des visites régulières sur les réseaux routiers entretenus, de façon à s'assurer de la bonne exécution des contrats passés entre le Gouvernement Congolais et les Sociétés privées.

Le montant des crédits octroyés en Juin 1965 par l'A.I.D. pour la première tranche de cette opération de "Remise en état de certaines routes intérieures" est de 140 millions. De nouvelles propositions, touchant plus spécialement les routes d'intérêt agricole, doivent être présentées lors de la prochaine réunion du Secrétariat sur les fonds de contrepartie.

Une autre intervention à signaler de la cellule Ponts et Chaussées est celle de l'étude des réparations à effectuer sur l'aérodrome de Bukavu-Kamembe, situé en territoire Rwandais. On sait en effet que le trafic militaire intense supporté par cet aérodrome pendant l'année passée a donné lieu à certains désordres observés sur les chaussées aéronautiques. Sur suggestion de l'A.I.D., l'un de nos Ingénieurs routiers, M. J.C. Sallier, s'est rendu sur les lieux, et après examen détaillé de la situation, a élaboré le Cahier des Charges d'une opération de remise en état de l'aérodrome de Bukavu-Kamembe. L'A.I.D. a octroyé une aide de 20 millions de francs congolais pour financer cette opération dont l'exécution est actuellement sur le point d'être confiée par le Ministre des Travaux Publics à une importante Société de Travaux Publics de la région.

Par ailleurs, l'Expert Allemand Weigl, chargé de l'exécution de l'opération de reconstruction des ponts de Kongolo et de Kabeya-Maji, financés l'un et l'autre sur aide bilatérale Allemande, a poursuivi et développé ses contacts entre la République Fédérale Allemande et la République Démocratique du Congo. L'appel d'offre relatif au génie civil des appuis des deux ouvrages en cause a finalement été lancé en Juin et sera dépouillé le 20 Juillet 1965. La fourniture des travées métalliques de ces deux ponts fera l'objet d'un prochain appel d'offre à lancer en Allemagne.

Le même expert responsable de la coordination de nos opérations avec l'aide bilatérale Allemande, a poursuivi la préparation de l'ouverture du Centre de Cantonnement de Léopoldville qui doit avoir lieu pour fin 1965. Ce Centre assurera au moyen d'experts Allemands la formation d'Agents voyers Congolais appelés à veiller ultérieurement à l'entretien des routes de l'intérieur.

Eau-Electricité

Dans le domaine de l'Eau et de l'Electricité, signalons l'importante étude de renforcement des moyens de production et de distribution d'eau à Léopoldville, effectuée à titre de mesure d'urgence par l'expert ONU auprès de la Regideso. L'A.I.D., pressentie pour le financement de cette opération, a donné son accord de principe, mais subordonne l'octroi des fonds, soit 90 millions de francs congolais, à la présentation des résultats d'un appel d'offre international auquel les Entreprises US doivent être invitées à participer. On pense que les résultats de cet appel d'offre seront obtenus au courant du 3ème trimestre 1965.

Personne n'ignore que la pénurie d'eau dans la capitale constitue un handicap dont souffrent déjà plus ou moins gravement tous les usagers. En effet, la population, depuis l'Indépendance, a plus que quadruplé à Léopoldville alors que les installations de distribution d'eau en fournissent une plus faible quantité qu'en 1959 par suite de l'usure des pompes et du colmatage des drains de prise.

La Regideso, sur son budget ordinaire, est actuellement occupée à réaliser avec le concours de nos experts certains travaux qui permettront de majorer de l'ordre de 10% le potentiel de production en eau potable, ce qui constitue une mesure notoirement insuffisante à l'égard des besoins réels.

C'est pourquoi, la mise en oeuvre d'un projet d'urgence plus important a dû être élaboré de façon à permettre de porter la production à près de 65.000 m3 par jour au lieu des 45.000 m3 aujourd'hui distribués.

Par ailleurs, le projet de notre expert s'inscrit à l'intérieur d'une politique d'aménagement déjà prévue puisque les installations du bâtiment central de l'usine de traitement et de refoulement de Galiema ont été conçues en vue d'une capacité double de la capacité actuelle. Ainsi, l'exécution du projet de notre expert permettra d'utiliser à plein rendement les installations actuelles en les complétant.

L'opération projetée aura pour effet non seulement de rentabiliser à leur maximum les investissements effectués dans le passé, mais surtout de remédier temporairement à la pénurie en eau potable de Léopoldville en améliorant sensiblement la production d'eau disponible sur le réseau.

Signalons encore une intervention en cours à Luluabourg, à la suite des recommandations et des démarches effectuées par nos experts. On sait que l'usine thermo-électrique de Luluabourg se trouvait l'année passée sur le point de cesser toute activité par suite du mauvais état du matériel. Les coupures de courant étaient quotidiennes, les pannes fréquentes, la distribution de courant "Force " interrompue, l'éclairage nocturne incertain et la distribution d'eau aléatoire, les pompes étant animées par des moteurs électriques.

.../...

Suite aux multiples interventions qui ont eu lieu, le concours des usines Carols a finalement pu être obtenu par la République du Congo. Actuellement, une équipe de monteurs et mécaniciens Carols est occupée à la réfection générale des 6 groupes thermo-électriques Carols qui fournissent normalement la production de l'usine de Luluabourg. Entre temps, la mise en service d'un nouveau groupe Carols de 1.000 KVA a permis d'assurer depuis le début du second trimestre les besoins des services publics les plus essentiels. La situation devrait aller en s'améliorant jusqu'à l'année prochaine au fur et à mesure de la remise en ordre des différents groupes.

Voies Navigables

Dans le domaine des Voies Navigables, à la suite de l'approbation définitive du financement par la C.E.E. de deux nouvelles dragues destinées à l'approfondissement du chenal du Bief Maritime du Congo, les experts ONU ont entrepris l'élaboration et la mise au point du Cahier des Charges relatif à la fourniture des deux nouvelles unités acceptées par la C.E.E.

Par ailleurs, nos experts suivent attentivement l'évolution hydrologique du bassin du Congo.

On sait que contrairement à la situation des années 1962, 1963 et 1964, la saison sèche 1965 est marquée au Congo par une pluviométrie exceptionnellement faible, à tel point que les échelles d'étiage du Congo et de ses affluents accusent pour la plupart les cotes les plus basses observées depuis 20 ans. Il s'ensuit des difficultés de navigation qui nécessitent un effort accru en matière de dragages des seuils et de balisage des routes de navigation.

Malgré l'attention soutenue de nos experts hydrographes et la présence simultanée de trois dragues, les mouillages du Bief Maritime sont tombés de 28 à 25 pieds entre Boma et Matadi, d'où gêne et danger d'échouage pour les navires de haute mer qui desservent le port de Matadi.

Le port de Port-Francqui, terminus de la ligne de chemin de fer BCK, a été complètement ensablé en Mai 1965 à la suite des pannes survenues aux deux dragues qui opéraient dans ce secteur. Suite à l'intervention de nos experts, une nouvelle drague a pu être acheminée sans retard sur les lieux, puis les deux anciennes dragues réparées. La route de navigation a pu être rapidement rétablie sur le Kasai fin Mai, et deux dragues travaillent depuis lors sur le Bief navigable du Kasai afin d'aménager les accès du terminus du chemin de fer BCK.

Dans le bassin du lac Tanganika, le débit de la Lukuga, seul exutoire du lac est passé de 420 m³ en 1963 à près de 900 m³ en Mai 1965. Cet accroissement du débit est la conséquence logique non seulement de la hausse du niveau des eaux du lac, mais aussi de la campagne de travaux de dragage effectuée sur le seuil d'entonnement de la rivière en 1963 et 1964 sous la conduite de nos experts.

La cote maximum du lac Tanganika observée à Albertville en Mai 1965 a été (+776,75), soit 24 cm en dessous du maximum de l'année précédente. Il est permis de considérer que le lac est entré dans un cycle de décrue.

Signalons enfin au titre de cette rubrique que notre Conseiller Chef de file aux Voies Navigables, M. Warniment, a été invité par le Ministre à assister le Directeur des Voies Navigables au 21^{ème} Congrès International de Navigation qui doit avoir lieu en Juillet 1965 à Stockholm.

Mécanisation

Un nouveau secteur d'intervention de nos experts est celui de la mécanisation. Depuis le premier trimestre 1965, deux de nos Maîtres-Mécaniciens participent activement à la relance des activités de l'atelier de Kingabwa à Léopoldville chargé de la réparation et de l'entretien du parc automobile du Gouvernement Central, lequel comporte environ 400 unités.

Néanmoins, l'action la plus importante entreprise dans ce secteur intéresse la remise en ordre de 35 bacs routiers situés sur les principaux axes économiques du Pays, opération qui a été décidée sur demande du Ministre des Travaux Publics.

Les bacs n'ont pas été entretenus depuis trois ans et il s'en suit l'impérieuse nécessité de remédier sans plus attendre à la vétusté et au mauvais état de la plupart d'entre eux, si l'on veut éviter l'interruption du trafic routier qui serait évidemment préjudiciable à la reprise des échanges économiques à l'intérieur des provinces.

On dénombre actuellement au Congo: 120 bacs situés sur des routes d'intérêt général et 200 bacs situés sur des routes d'intérêt local.

L'état de ces bacs est généralement précaire. On peut dire que dans la grande majorité des cas, les moteurs sont à bout de souffle, et le carénage des barges est devenu d'une urgence impérieuse.

En outre, les opérations militaires qui se sont déroulées depuis un an à l'Est et au Nord du Pays ont entraîné la destruction d'un certain nombre d'unités. L'inventaire de ces destructions est actuellement en cours d'établissement avec le concours des autorités militaires.

L'opération proposée a pour objet :

- La fourniture de nouveaux bacs là où les anciens bacs sont disparus;
- Le renouvellement des moteurs et le carénage des barges pour onze unités choisies parmi les plus importants d'entre eux;
- La réparation et l'entretien provisoire de vingt autres unités;

.../...

- La mise au point d'un régime d'exploitation avec péage, en faisant appel au concours de Sociétés privées productrices installées dans la région du bac, de façon à assurer la continuité et la qualité du service public sans le concours d'un financement extérieur.

Une dotation de 90 millions de francs congolais a été attribuée par l'A.I.D. à l'exécution de l'opération proposée. La durée en serait de 18 mois en supposant l'attribution de facilités pour l'importation des moteurs et pièces de rechange. Une attribution particulière de quotas est en effet demandée pour faciliter l'importation des moteurs marins U.S. (Caterpillar, G.M., Ford) et de pièces de rechange, pour un montant de 30 millions de francs congolais.

Les moyens d'effectuer le travail existent avec l'emploi d'ouvriers mécaniciens Congolais sous la direction d'une équipe de Maîtres-Mécaniciens UNTAB et en utilisant les installations de chantiers navals situées notamment à Léopoldville, Stanleyville, Coquilhatville et Kindu.

Trois de nos experts sont actuellement en voie d'affectation à la mise en oeuvre de ce projet qui bénéficiera ultérieurement d'un appui opérationnel du B.I.T. Ajoutons que le projet sera coordonné avec l'opération entretien routier dont question ci-dessus ainsi qu'avec les autorités militaires qui assurent la sécurité dans l'Est et au Nord du Pays.

Laboratoire

Les activités de la Direction des Laboratoires pourront être prochainement relancées en partie à la faveur de l'opération "Etudes des grands ouvrages d'art du tronçon de route Kenge-Kikwit" dont il a été parlé précédemment.

En effet, il est envisagé de confier à la Direction du Laboratoire Central routier de Léopoldville l'accomplissement d'une campagne de sondages systématiques en rivière à l'emplacement des piles et culées projetées pour les futurs ouvrages d'art de franchissement. L'appui logistique et l'encadrement opérationnel des équipes de sondages et de forages du Laboratoire seraient assurés par une entreprise privée de Travaux Publics choisie en raison de sa compétence et de sa présence sur les lieux, à la faveur de l'achèvement des travaux de la route Léopoldville-Kenge.

Opérations d'urgence

Avant de clôturer ce bref aperçu des diverses activités déployées par la Section des Travaux Publics pendant le second trimestre 1965, nous évoquerons les 4 opérations d'urgence effectuées en régie opérationnelle directe par les experts ONU à Stanleyville, Bukavu, Albertville et Baudoinville.

Les résultats spectaculaires obtenus, plus particulièrement autour des cités d'Albertville et de Baudoinville gravement menacées par la montée exceptionnelle des eaux du lac Tanganika, sont à porter au crédit des courageux experts qui ont oeuvré dans ces régions, notamment MM. Boyer et Dijkerman.

° ° °

A Stanleyville, sous la conduite de MM. Huysmans et Dozin, les travaux d'assainissement du quartier de la place du Marché sont avancés dans la proportion de 70%, et l'attention soutenue de nos experts a permis de maintenir en bon état de service les installations de l'usine hydro-électrique et celles de l'usine des eaux.

A Bukavu, la construction de la nouvelle cité de 250 logements touche aux finitions, tandis que le lancement d'une campagne de travaux d'entretien sur le réseau des routes d'intérêt minier va impliquer de nombreux déplacements de nos experts.

A Albertville, un important travail de remblais a été effectué aussi bien sur la voirie intérieure de la ville que sur la route de liaison avec l'aéroport. La station de pompage Regideso a été définitivement protégée contre les eaux du lac. Le port a également fait l'objet d'importants travaux de défense contre les eaux, ce qui lui permet à présent d'être en état de faire face à un trafic triple de celui qu'il écoule effectivement.

Dans la région de Baudoinville où M. Bonhiver a succédé à M. Dijkerman, outre la remise en état de plusieurs centaines de logements incendiés par les rebelles, nos experts ont réparé ou reconstruit différents ponts routiers. Ils ont entrepris les travaux d'aménagement d'un nouveau mur de quai d'accostage au port de Baudoinville. Ce nouveau quai auquel les bateaux accèdent directement facilite considérablement le trafic du port.

° ° °

En conclusion, nous mettrons une fois de plus l'accent sur l'intérêt primordial qui s'attache à l'octroi de moyens de financement suffisants pour permettre la relance de l'industrie des Travaux Publics au Congo, les résultats bénéfiques de ces activités pour l'économie du Pays aussi bien qu'à l'égard des problèmes sociaux n'étant pas à démontrer. Nous rappellerons que le niveau d'investissement de l'ancienne Colonie Belge en ouvrages d'intérêt public était de l'ordre de 100 millions de dollars par an avant 1960. Il n'est pas excessif d'affirmer que les désordres et les dommages subis par le Pays depuis 4 ans demanderaient qu'un effort double soit consenti au cours des prochaines années en faveur du Département des Travaux Publics. Les autorités dirigeantes du Pays sont à présent pleinement conscientes de ce problème et ont entamé les démarches nécessaires

.../...

en vue d'obtenir si possible l'aide extérieure dont elles ont impérativement besoin pour atteindre ou tout au moins approcher un tel objectif.

Les experts de la Section des Travaux Publics du BAT-ONU, parallèlement à leur mission de formation de leurs homologues Nationaux, ne ménageront aucun effort pour faciliter la tâche de l'Administration Congolaise dans cette voie.

Léopoldville, le 17 Juillet 1965.

PW 5416/215
22/7/65

NATIONS UNIES
BUREAU DE L'ASSISTANCE TECHNIQUE
AU CONGO

SECTION DES TRAVAUX PUBLICS

RAPPORT SUR L'ACTIVITE DES TRAVAUX PUBLICS/BAT-ONU AU CONGO

DU 1ER AVRIL AU 30 JUIN 1965

Pendant la période du second trimestre 1965, la Section des Travaux Publics du BAT-ONU a vu son effectif en experts internationaux passer de 31 à 37 unités, ce qui a permis essentiellement de renforcer l'Assistance Technique apportée aux trois Directions suivantes: Bâtiments Civils, Ponts et Chaussées, Mécanisation.

La pénurie de nouveaux moyens de financement affectés à des opérations d'équipement d'intérêt public, a prolongé le retard cumulé dans la relance des activités du secteur des Travaux Publics. Néanmoins, il y a lieu de signaler qu'au cours de ses séances des 13 Mai et 21 Juin 1965, la nouvelle Commission créée pour l'Administration des fonds de contrepartie, a approuvé un ensemble de 14 projets nouveaux, se chiffrant globalement à 638.501.000 francs congolais, qui intéressent pour la plupart des opérations de Travaux Publics. Ce petit ballon d'oxygène a permis de mettre sur pied les moyens d'action nécessaires pour améliorer le débit de quelques uns des goulots d'étranglement que présente actuellement l'infrastructure des transports au Congo, et même de développer, notamment dans le domaine scolaire, certaines installations d'équipement de base. C'est ainsi que les chantiers de l'Ecole des Télécommunications, de l'Institut de l'Aviation Civile, d'une nouvelle tranche de l'Institut Pédagogique National et d'un Centre de Cantonnement à Léopoldville, ont obtenu confirmation de leur financement soit sur aide AID, soit sur aide Allemande, et pourront démarrer effectivement courant troisième trimestre 1965.

Ainsi qu'il a été signalé dans le précédent rapport, nos experts ont été invités à concentrer leur action principalement dans le domaine des dossiers d'études dont la République Démocratique du Congo a le plus urgent besoin pour solliciter efficacement le concours des aides extérieures susceptibles d'apporter leur assistance financière.

Bâtiments Civils

Nous mentionnerons tout d'abord les activités de la cellule Architecture du BAT-ONU dirigée par les Architectes Bado et Visart de Bocarmé. Ceux-ci ont notamment élaboré pendant cette période trimestrielle l'avant-projet d'une importante cité de logements destinée aux experts de l'ONU à Léopoldville. Cette étude a été communiquée à New York dans le courant du mois de Juin. La même cellule a mis au point les

.../...

dessins d'exécution du futur building ONU à Léopoldville, en collaboration avec l'Architecte UNESCO, le Cahier des Charges et les plans d'exécution d'un nouveau camp de police à Lemba, le projet d'un Centre de Formation de Cantonniers à Kingabwa, et a entamé les études pour la construction d'un Centre de Formation et de Perfectionnement de Mécaniciens à Bukavu.

Nos Architectes ont en outre élaboré l'avant-projet d'un Centre de Rééducation pour Handicapés Physiques et mis au point le projet d'achèvement du nouvel hôpital de Léopoldville dont le financement des travaux a obtenu un accord de principe de la C.E.E.

Ponts et Chaussées

Notre cellule Ponts et Chaussées, outre ses activités opérationnelles courantes qui ont comporté en particulier la mise en oeuvre d'un important et spectaculaire programme de grosses réparations sur la voirie de Léopoldville, a entrepris les études de 4 grands ouvrages d'art situés sur le tronçon de route Kenge-Kikwit de l'axe Est-Ouest: Wamba, Inzia, Kwenge, Kwilu. Il convient de rappeler à cet égard que la route Léopoldville-Kenge vient d'être terminée sur financement C.E.E., et que cette dernière Organisation vient d'agréer le principe de la poursuite de la construction du même axe routier de Kenge jusqu'à Kikwit. Il est donc de la plus haute importance que les projets relatifs aux grands ouvrages d'art situés sur cet axe soient préparés de façon à éviter tout retard de financement entraîné par l'insuffisante préparation des projets.

Un autre domaine d'intervention de nos experts est celui de la remise en ordre des routes d'intérêt minier et agricole.

On sait que ces routes ont été peu ou pas entretenues depuis 4 ans et il s'ensuit que la production des régions intéressées est écoulée avec de plus en plus de difficultés et au prix de dépenses considérables qui freinent la reprise des courants d'échanges économiques.

Plusieurs expériences intéressantes consistant à confier à d'importantes Sociétés privées Minières et Agricoles le soin d'entretenir le réseau routier dont elles ont besoin, moyennant le versement d'une indemnité kilométrique forfaitaire, ont été tentées avec un certain succès dans plusieurs régions depuis deux ans sur proposition de nos experts, notamment au Kivu-Maniema et au Nord Katanga.

A la faveur des résultats obtenus, la Fédération des Entreprises Congolaises s'est intéressée à ce projet et a diffusé auprès de ses adhérents la circulaire d'information que nous lui avons communiquée. D'ores et déjà, des interventions sont en cours d'application sur près de 3.500 km de routes, et d'autres sont à l'étude sur différents réseaux dont le kilométrage cumulé est du même ordre de grandeur que le précédent. Le mérite du système réside dans son caractère économique, dans son efficience, et par la sélection naturelle des axes économiques les plus importants qu'il permet d'effectuer.

.../...

Les Sociétés sont en effet invitées à fournir à l'appui de leur demande d'aide financière des renseignements très précis touchant la nature et l'importance du trafic qui intéresse chacun des feeders du réseau routier dont elles proposent l'entretien forfaitaire.

De leur côté, nos experts effectuent des visites régulières sur les réseaux routiers entretenus, de façon à s'assurer de la bonne exécution des contrats passés entre le Gouvernement Congolais et les Sociétés privées.

Le montant des crédits octroyés en Juin 1965 par l'A.I.D. pour la première tranche de cette opération de "Remise en état de certaines routes intérieures" est de 140 millions. De nouvelles propositions, touchant plus spécialement les routes d'intérêt agricole, doivent être présentées lors de la prochaine réunion du Secrétariat sur les fonds de contrepartie.

Une autre intervention à signaler de la cellule Ponts et Chaussées est celle de l'étude des réparations à effectuer sur l'aérodrome de Bukavu-Kamembe, situé en territoire Rwandais. On sait en effet que le trafic militaire intense supporté par cet aérodrome pendant l'année passée a donné lieu à certains désordres observés sur les chaussées aéronautiques. Sur suggestion de l'A.I.D., l'un de nos Ingénieurs routiers, M. J.C. Sallier, s'est rendu sur les lieux, et après examen détaillé de la situation, a élaboré le Cahier des Charges d'une opération de remise en état de l'aérodrome de Bukavu-Kamembe. L'A.I.D. a octroyé une aide de 20 millions de francs congolais pour financer cette opération dont l'exécution est actuellement sur le point d'être confiée par le Ministre des Travaux Publics à une importante Société de Travaux Publics de la région.

Par ailleurs, l'Expert Allemand Weigl, chargé de l'exécution de l'opération de reconstruction des ponts de Kongolo et de Kabeya-Maji, financés l'un et l'autre sur aide bilatérale Allemande, a poursuivi et développé ses contacts entre la République Fédérale Allemande et la République Démocratique du Congo. L'appel d'offre relatif au génie civil des appuis des deux ouvrages en cause a finalement été lancé en Juin et sera dépouillé le 20 Juillet 1965. La fourniture des travées métalliques de ces deux ponts fera l'objet d'un prochain appel d'offre à lancer en Allemagne.

Le même expert responsable de la coordination de nos opérations avec l'aide bilatérale Allemande, a poursuivi la préparation de l'ouverture du Centre de Cantonnement de Léopoldville qui doit avoir lieu pour fin 1965. Ce Centre assurera au moyen d'experts Allemands la formation d'Agents voyers Congolais appelés à veiller ultérieurement à l'entretien des routes de l'intérieur.

Eau-Electricité

Dans le domaine de l'Eau et de l'Electricité, signalons l'importante étude de renforcement des moyens de production et de distribution d'eau à Léopoldville, effectuée à titre de mesure d'urgence par l'expert ONU auprès de la Regideso. L'A.I.D., pressentie pour le financement de cette opération, a donné son accord de principe, mais subordonne l'octroi des fonds, soit 90 millions de francs congolais, à la présentation des résultats d'un appel d'offre international auquel les Entreprises US doivent être invitées à participer. On pense que les résultats de cet appel d'offre seront obtenus au courant du 3ème trimestre 1965.

Personne n'ignore que la pénurie d'eau dans la capitale constitue un handicap dont souffrent déjà plus ou moins gravement tous les usagers. En effet, la population, depuis l'Indépendance, a plus que quadruplé à Léopoldville alors que les installations de distribution d'eau en fournissent une plus faible quantité qu'en 1959 par suite de l'usure des pompes et du colmatage des drains de prise.

La Regideso, sur son budget ordinaire, est actuellement occupée à réaliser avec le concours de nos experts certains travaux qui permettront de majorer de l'ordre de 10% le potentiel de production en eau potable, ce qui constitue une mesure notoirement insuffisante à l'égard des besoins réels.

C'est pourquoi, la mise en oeuvre d'un projet d'urgence plus important a dû être élaboré de façon à permettre de porter la production à près de 65.000 m³ par jour au lieu des 45.000 m³ aujourd'hui distribués.

Par ailleurs, le projet de notre expert s'inscrit à l'intérieur d'une politique d'aménagement déjà prévue puisque les installations du bâtiment central de l'usine de traitement et de refoulement de Galiema ont été conçues en vue d'une capacité double de la capacité actuelle. Ainsi, l'exécution du projet de notre expert permettra d'utiliser à plein rendement les installations actuelles en les complétant.

L'opération projetée aura pour effet non seulement de rentabiliser à leur maximum les investissements effectués dans le passé, mais surtout de remédier temporairement à la pénurie en eau potable de Léopoldville en améliorant sensiblement la production d'eau disponible sur le réseau.

Signalons encore une intervention en cours à Luluabourg, à la suite des recommandations et des démarches effectuées par nos experts. On sait que l'usine thermo-électrique de Luluabourg se trouvait l'année passée sur le point de cesser toute activité par suite du mauvais état du matériel. Les coupures de courant étaient quotidiennes, les pannes fréquentes, la distribution de courant "Force " interrompue, l'éclairage nocturne incertain et la distribution d'eau alléatoire, les pompes étant animées par des moteurs électriques.

.../...

Suite aux multiples interventions qui ont eu lieu, le concours des usines Carols a finalement pu être obtenu par la République du Congo. Actuellement, une équipe de monteurs et mécaniciens Carols est occupée à la réfection générale des 6 groupes thermo-électriques Carols qui fournissent normalement la production de l'usine de Luluabourg. Entre temps, la mise en service d'un nouveau groupe Carols de 1.000 KVA a permis d'assurer depuis le début du second trimestre les besoins des services publics les plus essentiels. La situation devrait aller en s'améliorant jusqu'à l'année prochaine au fur et à mesure de la remise en ordre des différents groupes.

Voies Navigables

Dans le domaine des Voies Navigables, à la suite de l'approbation définitive du financement par la C.E.E. de deux nouvelles dragues destinées à l'approfondissement du chenal du Bief Maritime du Congo, les experts ONU ont entrepris l'élaboration et la mise au point du Cahier des Charges relatif à la fourniture des deux nouvelles unités acceptées par la C.E.E.

Par ailleurs, nos experts suivent attentivement l'évolution hydrologique du bassin du Congo.

On sait que contrairement à la situation des années 1962, 1963 et 1964, la saison sèche 1965 est marquée au Congo par une pluviométrie exceptionnellement faible, à tel point que les échelles d'étiage du Congo et de ses affluents accusent pour la plupart les cotes les plus basses observées depuis 20 ans. Il s'ensuit des difficultés de navigation qui nécessitent un effort accru en matière de dragages des seuils et de balisage des routes de navigation.

Malgré l'attention soutenue de nos experts hydrographes et la présence simultanée de trois dragues, les mouillages du Bief Maritime sont tombés de 28 à 25 pieds entre Boma et Matadi, d'où gêne et danger d'échouage pour les navires de haute mer qui desservent le port de Matadi.

Le port de Port-Francqui, terminus de la ligne de chemin de fer BCK, a été complètement ensablé en Mai 1965 à la suite des pannes survenues aux deux dragues qui opéraient dans ce secteur. Suite à l'intervention de nos experts, une nouvelle drague a pu être acheminée sans retard sur les lieux, puis les deux anciennes dragues réparées. La route de navigation a pu être rapidement rétablie sur le Kasai fin Mai, et deux dragues travaillent depuis lors sur le Bief navigable du Kasai afin d'aménager les accès du terminus du chemin de fer BCK.

Dans le bassin du lac Tanganika, le débit de la Lukuga, seul exutoire du lac est passé de 420 m³ en 1963 à près de 900 m³ en Mai 1965. Cet accroissement du débit est la conséquence logique non seulement de la hausse du niveau des eaux du lac, mais aussi de la campagne de travaux de dragage effectuée sur le seuil d'entonnement de la rivière en 1963 et 1964 sous la conduite de nos experts.

La cote maximum du lac Tanganika observée à Albertville en Mai 1965 a été (+776,75), soit 24 cm en dessous du maximum de l'année précédente. Il est permis de considérer que le lac est entré dans un cycle de décrue.

Signalons enfin au titre de cette rubrique que notre Conseiller Chef de file aux Voies Navigables, M. Warnimont, a été invité par le Ministre à assister le Directeur des Voies Navigables au 21ème Congrès International de Navigation qui doit avoir lieu en Juillet 1965 à Stockholm.

Mécanisation

Un nouveau secteur d'intervention de nos experts est celui de la mécanisation. Depuis le premier trimestre 1965, deux de nos Maîtres-Mécaniciens participent activement à la relance des activités de l'atelier de Kingabwa à Léopoldville chargé de la réparation et de l'entretien du parc automobile du Gouvernement Central, lequel comporte environ 400 unités.

Néanmoins, l'action la plus importante entreprise dans ce secteur intéresse la remise en ordre de 35 bacs routiers situés sur les principaux axes économiques du Pays, opération qui a été décidée sur demande du Ministre des Travaux Publics.

Les bacs n'ont pas été entretenus depuis trois ans et il s'en-suit l'impérieuse nécessité de remédier sans plus attendre à la vétusté et au mauvais état de la plupart d'entre eux, si l'on veut éviter l'interruption du trafic routier qui serait évidemment préjudiciable à la reprise des échanges économiques à l'intérieur des provinces.

On dénombre actuellement au Congo: 120 bacs situés sur des routes d'intérêt général et 200 bacs situés sur des routes d'intérêt local.

L'état de ces bacs est généralement précaire. On peut dire que dans la grande majorité des cas, les moteurs sont à bout de souffle, et le carénage des barges est devenu d'une urgence impérieuse.

En outre, les opérations militaires qui se sont déroulées depuis un an à l'Est et au Nord du Pays ont entraîné la destruction d'un certain nombre d'unités. L'inventaire de ces destructions est actuellement en cours d'établissement avec le concours des autorités militaires.

L'opération proposée a pour objet :

- La fourniture de nouveaux bacs là où les anciens bacs sont disparus;
- Le renouvellement des moteurs et le carénage des barges pour onze unités choisies parmi les plus importants d'entre eux;
- La réparation et l'entretien provisoire de vingt autres unités;

.../...

- La mise au point d'un régime d'exploitation avec péage, en faisant appel au concours de Sociétés privées productrices installées dans la région du bac, de façon à assurer la continuité et la qualité du service public sans le concours d'un financement extérieur.

Une dotation de 90 millions de francs congolais a été attribuée par l'A.I.D. à l'exécution de l'opération proposée. La durée en serait de 18 mois en supposant l'attribution de facilités pour l'importation des moteurs et pièces de rechange. Une attribution particulière de quotas est en effet demandée pour faciliter l'importation des moteurs marins U.S. (Caterpillar, G.M., Ford) et de pièces de rechange, pour un montant de 30 millions de francs congolais.

Les moyens d'effectuer le travail existent avec l'emploi d'ouvriers mécaniciens Congolais sous la direction d'une équipe de Maîtres-Mécaniciens UNTAB et en utilisant les installations de chantiers navals situées notamment à Léopoldville, Stanleyville, Coquilhatville et Kindu.

Trois de nos experts sont actuellement en voie d'affectation à la mise en oeuvre de ce projet qui bénéficiera ultérieurement d'un appui opérationnel du B.I.T. Ajoutons que le projet sera coordonné avec l'opération entretien routier dont question ci-dessus ainsi qu'avec les autorités militaires qui assurent la sécurité dans l'Est et au Nord du Pays.

Laboratoire

Les activités de la Direction des Laboratoires pourront être prochainement relancées en partie à la faveur de l'opération "Etudes des grands ouvrages d'art du tronçon de route Kenge-Kikwit" dont il a été parlé précédemment.

En effet, il est envisagé de confier à la Direction du Laboratoire Central routier de Léopoldville l'accomplissement d'une campagne de sondages systématiques en rivière à l'emplacement des piles et culées projetées pour les futurs ouvrages d'art de franchissement. L'appui logistique et l'encadrement opérationnel des équipes de sondages et de forages du Laboratoire seraient assurés par une entreprise privée de Travaux Publics choisie en raison de sa compétence et de sa présence sur les lieux, à la faveur de l'achèvement des travaux de la route Léopoldville-Kenge.

Opérations d'urgence

Avant de clôturer ce bref aperçu des diverses activités déployées par la Section des Travaux Publics pendant le second trimestre 1965, nous évoquerons les 4 opérations d'urgence effectuées en régie opérationnelle directe par les experts ONU à Stanleyville, Bukavu, Albertville et Baudoinville.

Les résultats spectaculaires obtenus, plus particulièrement autour des cités d'Albertville et de Baudoinville gravement menacées par la montée exceptionnelle des eaux du lac Tanganika, sont à porter au crédit des courageux experts qui ont œuvré dans ces régions, notamment MM. Boyer et Dijkerman.

° ° °

A Stanleyville, sous la conduite de MM. Huysmans et Dozin, les travaux d'assainissement du quartier de la place du Marché sont avancés dans la proportion de 70%, et l'attention soutenue de nos experts a permis de maintenir en bon état de service les installations de l'usine hydro-électrique et celles de l'usine des eaux.

A Bukavu, la construction de la nouvelle cité de 250 logements touche aux finitions, tandis que le lancement d'une campagne de travaux d'entretien sur le réseau des routes d'intérêt minier va impliquer de nombreux déplacements de nos experts.

A Albertville, un important travail de remblais a été effectué aussi bien sur la voirie intérieure de la ville que sur la route de liaison avec l'aéroport. La station de pompage Regideso a été définitivement protégée contre les eaux du lac. Le port a également fait l'objet d'importants travaux de défense contre les eaux, ce qui lui permet à présent d'être en état de faire face à un trafic triplo de celui qu'il écoule effectivement.

Dans la région de Baudoinville où M. Bonhiver a succédé à M. Dijkerman, outre la remise en état de plusieurs centaines de logements incendiés par les rebelles, nos experts ont réparé ou reconstruit différents ponts routiers. Ils ont entrepris les travaux d'aménagement d'un nouveau mur de quai d'accostage au port de Baudoinville. Ce nouveau quai auquel les bateaux accèdent directement facilite considérablement le trafic du port.

° ° °

En conclusion, nous mettrons une fois de plus l'accent sur l'intérêt primordial qui s'attache à l'octroi de moyens de financement suffisants pour permettre la relance de l'industrie des Travaux Publics au Congo, les résultats bénéfiques de ces activités pour l'économie du Pays aussi bien qu'à l'égard des problèmes sociaux n'étant pas à démontrer. Nous rappellerons que le niveau d'investissement de l'ancienne Colonie Belge en ouvrages d'intérêt public était de l'ordre de 100 millions de dollars par an avant 1960. Il n'est pas excessif d'affirmer que les désordres et les dommages subis par le Pays depuis 4 ans demanderaient qu'un effort double soit consenti au cours des prochaines années en faveur du Département des Travaux Publics. Les autorités dirigeantes du Pays sont à présent pleinement conscientes de ce problème et ont entamé les démarches nécessaires

.../...

en vue d'obtenir si possible l'aide extérieure dont elles ont impérativement besoin pour atteindre ou tout au moins approcher un tel objectif.

Les experts de la Section des Travaux Publics du BAT-ONU, parallèlement à leur mission de formation de leurs homologues Nationaux, ne ménageront aucun effort pour faciliter la tâche de l'Administration Congolaise dans cette voie.

Léopoldville, le 17 Juillet 1965.

Michel Larchez

SECTION DES TRAVAUX PUBLICS

2w 5416 / 215
22/7/65

RAPPORT SUR L'ACTIVITE DES TRAVAUX PUBLICS/BAT-ONU AU CONGO
DU 1ER AVRIL AU 30 JUIN 1965

Pendant la période du second trimestre 1965, la Section des Travaux Publics du BAT-ONU a vu son effectif en experts internationaux passer de 31 à 37 unités, ce qui a permis essentiellement de renforcer l'Assistance Technique apportée aux trois Directions suivantes: Bâtiments Civils, Ponts et Chaussées, Mécanisation.

La pénurie de nouveaux moyens de financement affectés à des opérations d'équipement d'intérêt public, a prolongé le retard cumulé dans la relance des activités du secteur des Travaux Publics. Néanmoins, il y a lieu de signaler qu'au cours de ses séances des 13 Mai et 21 Juin 1965, la nouvelle Commission créée pour l'Administration des fonds de contrepartie, a approuvé un ensemble de 14 projets nouveaux, se chiffrant globalement à 638.501.000 francs congolais, qui intéressent pour la plupart des opérations de Travaux Publics. Ce petit ballon d'oxygène a permis de mettre sur pied les moyens d'action nécessaires pour améliorer le débit de quelques uns des goulots d'étranglement que présente actuellement l'infrastructure des transports au Congo, et même de développer, notamment dans le domaine scolaire, certaines installations d'équipement de base. C'est ainsi que les chantiers de l'Ecole des Télécommunications, de l'Institut de l'Aviation Civile, d'une nouvelle tranche de l'Institut Pédagogique National et d'un Centre de Cantonnement à Léopoldville, ont obtenu confirmation de leur financement soit sur aide AID, soit sur aide Allemande, et pourront démarrer effectivement courant troisième trimestre 1965.

Ainsi qu'il a été signalé dans le précédent rapport, nos experts ont été invités à concentrer leur action principalement dans le domaine des dossiers d'études dont la République Démocratique du Congo a le plus urgent besoin pour solliciter efficacement le concours des aides extérieures susceptibles d'apporter leur assistance financière.

Bâtiments Civils

Nous mentionnerons tout d'abord les activités de la cellule Architecture du BAT-ONU dirigée par les Architectes Bado et Visart de Bocarmé. Ceux-ci ont notamment élaboré pendant cette période trimestrielle l'avant-projet d'une importante cité de logements destinée aux experts de l'ONU à Léopoldville. Cette étude a été communiquée à New York dans le courant du mois de Juin. La même cellule a mis au point les

.../...

dessins d'exécution du futur building ONU à Léopoldville, en collaboration avec l'Architecte UNESCO, le Cahier des Charges et les plans d'exécution d'un nouveau camp de police à Lemba, le projet d'un Centre de Formation de Cantonniers à Kingabwa, et a entamé les études pour la construction d'un Centre de Formation et de Perfectionnement de Mécaniciens à Bukavu.

Nos Architectes ont en outre élaboré l'avant-projet d'un Centre de Rééducation pour Handicapés Physiques et mis au point le projet d'achèvement du nouvel hôpital de Léopoldville dont le financement des travaux a obtenu un accord de principe de la C.E.E.

Ponts et Chaussées

Notre cellule Ponts et Chaussées, outre ses activités opérationnelles courantes qui ont comporté en particulier la mise en oeuvre d'un important et spectaculaire programme de grosses réparations sur la voirie de Léopoldville, a entrepris les études de 4 grands ouvrages d'art situés sur le tronçon de route Kenge-Kikwit de l'axe Est-Ouest: Wamba, Inzia, Kwenge, Kwilu. Il convient de rappeler à cet égard que la route Léopoldville-Kenge vient d'être terminée sur financement C.E.E., et que cette dernière Organisation vient d'agréer le principe de la poursuite de la construction du même axe routier de Kenge jusqu'à Kikwit. Il est donc de la plus haute importance que les projets relatifs aux grands ouvrages d'art situés sur cet axe soient préparés de façon à éviter tout retard de financement entraîné par l'insuffisante préparation des projets.

Un autre domaine d'intervention de nos experts est celui de la remise en ordre des routes d'intérêt minier et agricole.

On sait que ces routes ont été peu ou pas entretenues depuis 4 ans et il s'ensuit que la production des régions intéressées est écoulée avec de plus en plus de difficultés et au prix de dépenses considérables qui freinent la reprise des courants d'échanges économiques.

Plusieurs expériences intéressantes consistant à confier à d'importantes Sociétés privées Minières et Agricoles le soin d'entretenir le réseau routier dont elles ont besoin, moyennant le versement d'une indemnité kilométrique forfaitaire, ont été tentées avec un certain succès dans plusieurs régions depuis deux ans sur proposition de nos experts, notamment au Kivu-Maniema et au Nord Katanga.

A la faveur des résultats obtenus, la Fédération des Entreprises Congolaises s'est intéressée à ce projet et a diffusé auprès de ses adhérents la circulaire d'information que nous lui avons communiquée. D'ores et déjà, des interventions sont en cours d'application sur près de 3.500 km de routes, et d'autres sont à l'étude sur différents réseaux dont le kilométrage cumulé est du même ordre de grandeur que le précédent. Le mérite du système réside dans son caractère économique, dans son efficience, et par la sélection naturelle des axes économiques les plus importants qu'il permet d'effectuer.

.../...

Les Sociétés sont en effet invitées à fournir à l'appui de leur demande d'aide financière des renseignements très précis touchant la nature et l'importance du trafic qui intéresse chacun des feeders du réseau routier dont elles proposent l'entretien forfaitaire.

De leur côté, nos experts effectuent des visites régulières sur les réseaux routiers entretenus, de façon à s'assurer de la bonne exécution des contrats passés entre le Gouvernement Congolais et les Sociétés privées.

Le montant des crédits octroyés en Juin 1965 par l'A.I.D. pour la première tranche de cette opération de "Remise en état de certaines routes intérieures" est de 140 millions. De nouvelles propositions, touchant plus spécialement les routes d'intérêt agricole, doivent être présentées lors de la prochaine réunion du Secrétariat sur les fonds de contrepartie.

Une autre intervention à signaler de la cellule Ponts et Chaussées est celle de l'étude des réparations à effectuer sur l'aérodrome de Bukavu-Kamembe, situé en territoire Rwandais. On sait en effet que le trafic militaire intense supporté par cet aérodrome pendant l'année passée a donné lieu à certains désordres observés sur les chaussées aéronautiques. Sur suggestion de l'A.I.D., l'un de nos Ingénieurs routiers, M. J.C. Sallier, s'est rendu sur les lieux, et après examen détaillé de la situation, a élaboré le Cahier des Charges d'une opération de remise en état de l'aérodrome de Bukavu-Kamembe. L'A.I.D. a octroyé une aide de 20 millions de francs congolais pour financer cette opération dont l'exécution est actuellement sur le point d'être confiée par le Ministre des Travaux Publics à une importante Société de Travaux Publics de la région.

Par ailleurs, l'Expert Allemand Weigl, chargé de l'exécution de l'opération de reconstruction des ponts de Kongolo et de Kabeya-Maji, financés l'un et l'autre sur aide bilatérale Allemande, a poursuivi et développé ses contacts entre la République Fédérale Allemande et la République Démocratique du Congo. L'appel d'offre relatif au génie civil des appuis des deux ouvrages en cause a finalement été lancé en Juin et sera dépouillé le 20 Juillet 1965. La fourniture des travées métalliques de ces deux ponts fera l'objet d'un prochain appel d'offre à lancer en Allemagne.

Le même expert responsable de la coordination de nos opérations avec l'aide bilatérale Allemande, a poursuivi la préparation de l'ouverture du Centre de Cantonnage de Léopoldville qui doit avoir lieu pour fin 1965. Ce Centre assurera au moyen d'experts Allemands la formation d'Agents voyers Congolais appelés à veiller ultérieurement à l'entretien des routes de l'intérieur.

Eau-Electricité

Dans le domaine de l'Eau et de l'Electricité, signalons l'importante étude de renforcement des moyens de production et de distribution d'eau à Léopoldville, effectuée à titre de mesure d'urgence par l'expert ONU auprès de la Regideso. L'A.I.D., pressentie pour le financement de cette opération, a donné son accord de principe, mais subordonne l'octroi des fonds, soit 90 millions de francs congolais, à la présentation des résultats d'un appel d'offre international auquel les Entreprises US doivent être invitées à participer. On pense que les résultats de cet appel d'offre seront obtenus au courant du 3ème trimestre 1965.

Personne n'ignore que la pénurie d'eau dans la capitale constitue un handicap dont souffrent déjà plus ou moins gravement tous les usagers. En effet, la population, depuis l'Indépendance, a plus que quadruplé à Léopoldville alors que les installations de distribution d'eau en fournissent une plus faible quantité qu'en 1959 par suite de l'usure des pompes et du colmatage des drains de prise.

La Regideso, sur son budget ordinaire, est actuellement occupée à réaliser avec le concours de nos experts certains travaux qui permettront de majorer de l'ordre de 10% le potentiel de production en eau potable, ce qui constitue une mesure notoirement insuffisante à l'égard des besoins réels.

C'est pourquoi, la mise en oeuvre d'un projet d'urgence plus important a dû être élaboré de façon à permettre de porter la production à près de 65.000 m3 par jour au lieu des 45.000 m3 aujourd'hui distribués.

Par ailleurs, le projet de notre expert s'inscrit à l'intérieur d'une politique d'aménagement déjà prévue puisque les installations du bâtiment central de l'usine de traitement et de refoulement de Galiema ont été conçues en vue d'une capacité double de la capacité actuelle. Ainsi, l'exécution du projet de notre expert permettra d'utiliser à plein rendement les installations actuelles en les complétant.

L'opération projetée aura pour effet non seulement de rentabiliser à leur maximum les investissements effectués dans le passé, mais surtout de remédier temporairement à la pénurie en eau potable de Léopoldville en améliorant sensiblement la production d'eau disponible sur le réseau.

Signalons encore une intervention en cours à Luluabourg, à la suite des recommandations et des démarches effectuées par nos experts. On sait que l'usine thermo-électrique de Luluabourg se trouvait l'année passée sur le point de cesser toute activité par suite du mauvais état du matériel. Les coupures de courant étaient quotidiennes, les pannes fréquentes, la distribution de courant "Force " interrompue, l'éclairage nocturne incertain et la distribution d'eau alléatoire, les pompes étant animées par des moteurs électriques.

.../...

Suite aux multiples interventions qui ont eu lieu, le concours des usines Carols a finalement pu être obtenu par la République du Congo. Actuellement, une équipe de monteurs et mécaniciens Carols est occupée à la réfection générale des 6 groupes thermo-électriques Carols qui fournissent normalement la production de l'usine de Luluabourg. Entre temps, la mise en service d'un nouveau groupe Carols de 1.000 KVA a permis d'assurer depuis le début du second trimestre les besoins des services publics les plus essentiels. La situation devrait aller en s'améliorant jusqu'à l'année prochaine au fur et à mesure de la remise en ordre des différents groupes.

Voies Navigables

Dans le domaine des Voies Navigables, à la suite de l'approbation définitive du financement par la C.E.E. de deux nouvelles dragues destinées à l'approfondissement du chenal du Bief Maritime du Congo, les experts ONU ont entrepris l'élaboration et la mise au point du Cahier des Charges relatif à la fourniture des deux nouvelles unités acceptées par la C.E.E.

Par ailleurs, nos experts suivent attentivement l'évolution hydrologique du bassin du Congo.

On sait que contrairement à la situation des années 1962, 1963 et 1964, la saison sèche 1965 est marquée au Congo par une pluviométrie exceptionnellement faible, à tel point que les échelles d'étiage du Congo et de ses affluents accusent pour la plupart les cotes les plus basses observées depuis 20 ans. Il s'ensuit des difficultés de navigation qui nécessitent un effort accru en matière de dragages des seuils et de balisage des routes de navigation.

Malgré l'attention soutenue de nos experts hydrographes et la présence simultanée de trois dragues, les mouillages du Bief Maritime sont tombés de 28 à 25 pieds entre Boma et Matadi, d'où gêne et danger d'échouage pour les navires de haute mer qui desservent le port de Matadi.

Le port de Port-Francqui, terminus de la ligne de chemin de fer BCK, a été complètement ensablé en Mai 1965 à la suite des pannes survenues aux deux dragues qui opéraient dans ce secteur. Suite à l'intervention de nos experts, une nouvelle drague a pu être acheminée sans retard sur les lieux, puis les deux anciennes dragues réparées. La route de navigation a pu être rapidement rétablie sur le Kasai fin Mai, et deux dragues travaillent depuis lors sur le Bief navigable du Kasai afin d'aménager les accès du terminus du chemin de fer BCK.

Dans le bassin du lac Tanganika, le débit de la Lukuga, seul exutoire du lac est passé de 420 m³ en 1963 à près de 900 m³ en Mai 1965. Cet accroissement du débit est la conséquence logique non seulement de la hausse du niveau des eaux du lac, mais aussi de la campagne de travaux de dragage effectuée sur le seuil d'entonnement de la rivière en 1963 et 1964 sous la conduite de nos experts.

La cote maximum du lac Tanganika observée à Albertville en Mai 1965 a été (+776,75), soit 24 cm en dessous du maximum de l'année précédente. Il est permis de considérer que le lac est entré dans un cycle de décrue.

Signalons enfin au titre de cette rubrique que notre Conseiller Chef de file aux Voies Navigables, M. Warnimont, a été invité par le Ministre à assister le Directeur des Voies Navigables au 21ème Congrès International de Navigation qui doit avoir lieu en Juillet 1965 à Stockholm.

Mécanisation

Un nouveau secteur d'intervention de nos experts est celui de la mécanisation. Depuis le premier trimestre 1965, deux de nos Maîtres-Mécaniciens participent activement à la relance des activités de l'atelier de Kingabwa à Léopoldville chargé de la réparation et de l'entretien du parc automobile du Gouvernement Central, lequel comporte environ 400 unités.

Néanmoins, l'action la plus importante entreprise dans ce secteur intéresse la remise en ordre de 35 bacs routiers situés sur les principaux axes économiques du Pays, opération qui a été décidée sur demande du Ministre des Travaux Publics.

Les bacs n'ont pas été entretenus depuis trois ans et il s'ensuit l'impérieuse nécessité de remédier sans plus attendre à la vétusté et au mauvais état de la plupart d'entre eux, si l'on veut éviter l'interruption du trafic routier qui serait évidemment préjudiciable à la reprise des échanges économiques à l'intérieur des provinces.

On dénombre actuellement au Congo: 120 bacs situés sur des routes d'intérêt général et 200 bacs situés sur des routes d'intérêt local.

L'état de ces bacs est généralement précaire. On peut dire que dans la grande majorité des cas, les moteurs sont à bout de souffle, et le carénage des barges est devenu d'une urgence impérieuse.

En outre, les opérations militaires qui se sont déroulées depuis un an à l'Est et au Nord du Pays ont entraîné la destruction d'un certain nombre d'unités. L'inventaire de ces destructions est actuellement en cours d'établissement avec le concours des autorités militaires.

L'opération proposée a pour objet :

- La fourniture de nouveaux bacs là où les anciens bacs sont disparus;
- Le renouvellement des moteurs et le carénage des barges pour onze unités choisies parmi les plus importants d'entre eux;
- La réparation et l'entretien provisoire de vingt autres unités;

.../...

- La mise au point d'un régime d'exploitation avec péage, en faisant appel au concours de Sociétés privées productrices installées dans la région du bac, de façon à assurer la continuité et la qualité du service public sans le concours d'un financement extérieur.

Une dotation de 90 millions de francs congolais a été attribuée par l'A.I.D. à l'exécution de l'opération proposée. La durée en serait de 18 mois en supposant l'attribution de facilités pour l'importation des moteurs et pièces de rechange. Une attribution particulière de quotas est en effet demandée pour faciliter l'importation des moteurs marins U.S. (Caterpillar, G.M., Ford) et de pièces de rechange, pour un montant de 30 millions de francs congolais.

Les moyens d'effectuer le travail existent avec l'emploi d'ouvriers mécaniciens Congolais sous la direction d'une équipe de Maîtres-Mécaniciens UNTAB et en utilisant les installations de chantiers navals situées notamment à Léopoldville, Stanleyville, Coquilhatville et Kindu.

Trois de nos experts sont actuellement en voie d'affectation à la mise en oeuvre de ce projet qui bénéficiera ultérieurement d'un appui opérationnel du B.I.T. Ajoutons que le projet sera coordonné avec l'opération entretien routier dont question ci-dessus ainsi qu'avec les autorités militaires qui assurent la sécurité dans l'Est et au Nord du Pays.

Laboratoire

Les activités de la Direction des Laboratoires pourront être prochainement relancées en partie à la faveur de l'opération "Etudes des grands ouvrages d'art du tronçon de route Kenge-Kikwit" dont il a été parlé précédemment.

En effet, il est envisagé de confier à la Direction du Laboratoire Central routier de Léopoldville l'accomplissement d'une campagne de sondages systématiques en rivière à l'emplacement des piles et culées projetées pour les futurs ouvrages d'art de franchissement. L'appui logistique et l'encadrement opérationnel des équipes de sondages et de forages du Laboratoire seraient assurés par une entreprise privée de Travaux Publics choisie en raison de sa compétence et de sa présence sur les lieux, à la faveur de l'achèvement des travaux de la route Léopoldville-Kenge.

Opérations d'urgence

Avant de clôturer ce bref aperçu des diverses activités déployées par la Section des Travaux Publics pendant le second trimestre 1965, nous évoquerons les 4 opérations d'urgence effectuées en régie opérationnelle directe par les experts ONU à Stanleyville, Bukavu, Albertville et Baudoinville.

Les résultats spectaculaires obtenus, plus particulièrement autour des cités d'Albertville et de Baudoinville gravement menacées par la montée exceptionnelle des eaux du lac Tanganika, sont à porter au crédit des courageux experts qui ont œuvré dans ces régions, notamment MM. Boyer et Dijkerman.

° ° °

A Stanleyville, sous la conduite de MM. Huysmans et Dozin, les travaux d'assainissement du quartier de la place du Marché sont avancés dans la proportion de 70%, et l'attention soutenue de nos experts a permis de maintenir en bon état de service les installations de l'usine hydro-électrique et celles de l'usine des eaux.

A Bukavu, la construction de la nouvelle cité de 250 logements touche aux finitions, tandis que le lancement d'une campagne de travaux d'entretien sur le réseau des routes d'intérêt minier va impliquer de nombreux déplacements de nos experts.

A Albertville, un important travail de remblais a été effectué aussi bien sur la voirie intérieure de la ville que sur la route de liaison avec l'aéroport. La station de pompage Regideso a été définitivement protégée contre les eaux du lac. Le port a également fait l'objet d'importants travaux de défense contre les eaux, ce qui lui permet à présent d'être en état de faire face à un trafic triple de celui qu'il écoule effectivement.

Dans la région de Baudoinville où M. Bonhiver a succédé à M. Dijkerman, outre la remise en état de plusieurs centaines de logements incendiés par les rebelles, nos experts ont réparé ou reconstruit différents ponts routiers. Ils ont entrepris les travaux d'aménagement d'un nouveau mur de quai d'accostage au port de Baudoinville. Ce nouveau quai auquel les bateaux accèdent directement facilite considérablement le trafic du port.

° ° °

En conclusion, nous mettrons une fois de plus l'accent sur l'intérêt primordial qui s'attache à l'octroi de moyens de financement suffisants pour permettre la relance de l'industrie des Travaux Publics au Congo, les résultats bénéfiques de ces activités pour l'économie du Pays aussi bien qu'à l'égard des problèmes sociaux n'étant pas à démontrer. Nous rappellerons que le niveau d'investissement de l'ancienne Colonie Belge en ouvrages d'intérêt public était de l'ordre de 100 millions de dollars par an avant 1960. Il n'est pas excessif d'affirmer que les désordres et les dommages subis par le Pays depuis 4 ans demanderaient qu'un effort double soit consenti au cours des prochaines années en faveur du Département des Travaux Publics. Les autorités dirigeantes du Pays sont à présent pleinement conscientes de ce problème et ont entamé les démarches nécessaires

.../...

en vue d'obtenir si possible l'aide extérieure dont elles ont impérativement besoin pour atteindre ou tout au moins approcher un tel objectif.

Les experts de la Section des Travaux Publics du BAT-ONU, parallèlement à leur mission de formation de leurs homologues Nationaux, ne ménageront aucun effort pour faciliter la tâche de l'Administration Congolaise dans cette voie.

Léopoldville, le 17 Juillet 1965.

Michel Larche



BOITE POSTALE 7248
LEOPOLDVILLE
REPUBLIQUE DU CONGO
CABLE: ONUC LEOPOLDVILLE

MAY 11 1965

ACTON

PA/5159/215

Le 7 mai 1965.

M^r Heneidi

A: Monsieur A.G. Jipin, Directeur des Programmes de l'Administration
Revue Spécial

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

OBJET: Rapports d'activité

Comme suite à votre note N° PA/747/65 du 2 avril 1965,
je rappelle qu'un rapport d'activité global sur les activités
de la Section, rédigé par E. Baillier, vous a été communiqué par
note N° 5134/215 du 15 avril 1965.

En outre, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint
un exemplaire de chacun des rapports trimestriels pour la période
du 1^{er} janvier au 31 mars 1965, tels qu'ils ont été présentés
par nos experts. Il s'agit des rapports présentés par M.E.

- Bontou
- Simio
- Tallignat
- Zamboumbou
- Bontiver
- Lervolampoulou
- Brulacant
- Walter
- Le Van
- Steinhilber
- Bouquet et Robert
- Tcheso-Tcheso Du
- Wainmont
- Martin

Plusieurs de nos experts de la Section n'ont pas encore
présenté à la date d'aujourd'hui leur premier rapport trimestriel
de l'année 1965, mais je ne saurais pas de vous communiquer ceux
qui pourraient encore s'être rendus par les retardataires.

Original letter in the file 85:01.

Rapports trimestriels d'activité de la Section T.P. ONU

- M. Bouton
- M. Simic
- M. Welliquet
- M. Xanthopoulos
- M. Bonhiver
- M. Perivolaropoulos
- M. Braissant
- M. Walter
- M. De Vos
- M. Steinmetz
- MM. Rochat et Imbert
- M. Tchao-Tcheou Ou
- M. Warnimont
- M. Martin



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

Léopoldville, le 30 avril 1965.-

A : Monsieur M.E.LARCHER, Chef de la Section des Travaux Publics
de : Dipl.Ing.SIMIC Jovan, Expert T.P.UNTAB, LEO.

Objet : Rapport d'activités trimestrielles pour la période du
1er janvier au 31 mars 1965.

1) Etat des projets

Durant le mois de janvier, je me suis occupé d'élaboration des dossiers c.a. dire des cahiers des prescriptions spéciales, des bordereaux des prix, des plans etc... pour les reconstructions des ponts au Nord de la Province de Katanga, comme suite:

- a) pont ferroviaire - routier sur le fleuve Lualaba près de Kongolo (jonction Kongolo-Kabalo)
- b) pont routier sur la rivière Lukuga près de Kabey-May, sur la route Nyunzu - Kongolo.

Les reconstructions devaient être exécutées en constructions métalliques. Le financement aurait lieu moyennant un crédit de la République Fédérale d'Allemagne sous la condition que les adjudicataires seront Allemands.

Pour faciliter et accélérer les travaux concernant l'adjudication, il était nécessaire de préparer tous les dossiers en langue allemande.

Au mois de février j'ai commencé l'étude du nouveau pont-route sur le fleuve Lualaba à Kindu. E

Etant donné que l'exécution de la route Kikwit-Idiofa est plus actuelle, j'ai commencé l'élaboration des projets des ponts sur ce tronçon parce qu'ils doivent être inclus dans le marché et construits simultanément avec la route.

Les plans et études de la route Kikwit-Idiofa, avec les ponts correspondants ont été élaborés par la Compagnie Africaine d'Ingénieurs Conseils (CADIC), durant la période 1954-1958. Tous les plans des ponts et autres renseignements techniques fournis par CADIC sont disponibles à la Direction des Ponts et Chaussées.

Sur cette route il y a au total huit ponts, comme suit :

.../...

- Sur le Kwilu à Kikwit de portée	70 + 98 + 70 m.
- " - Lwano	- " - 15 m
- " - Lokote	- " - 15 m
- " - Mpundu	- " - 15 m
- " - Labui	- " - 36 m
- " - Kamtsha	- " - 15 m
- " - Labue	- " - 20 m
- " - Piopio	- " - 18 m

Le Pont sur le Kwilu à Kikwit est le plus important de la route Kikwit-Idiofa, et sa construction doit être envisagée dans un marché séparé. Les plans de CADIC pour ce pont doivent être révisés et remaniés d'une façon complète. Le projet proposé par CADIC prévoit la constructions métallique, avec les poutres principales à treillis continues à trois travées de portées : 57,60 + 89,60 + 57,60 m, de hauteur variable à tablier partiellement intermédiaire et partiellement inférieur, avec de chaque côté une travée d'approche de 15,00 m de portée.

Il était indispensable de chercher les variantes plus modernes et plus économiques.

J'ai élaboré deux variantes en acier, comme suit :

- a) La construction par deux poutres à âme pleine, à trois travées continues de portée :

$$l_1 : l_2 : l_3 = 70,00 : 98,00 : 70,00 \text{ m}$$

à tablier supérieur en béton armé, précontraint au-dessus des deux piles, solidaire de la partie métallique, c.a.dire du type "fer-béton".

Par augmentation de la portée des travées principales, les deux petites travées de 15 m ont été supprimées, et de cette façon les deux piles latérales ont été supprimées également.

Cette variante est plus favorable tant du point de vue économique (diminution d'environ 320 tonnes d'acier), que du point de vue esthétique, que la variante proposée par CADIC.

- b) La construction par deux poutres à treillis du type "SKR", à trois travées continues de portée :

$$l_1 : l_2 : l_3 = 60,00 : 84,00 : 60,00 \text{ m,}$$

à tablier supérieur.

Je propose cette solution pour le cas où la construction standardisée "SKR", serait livrée par l'Allemagne Fédérale.

Cette variante à tablier supérieur du point de vue esthétique est plus convenable, compte tenu que le pont se trouve entièrement dans la localité de Kikwit.

Les cinq autres ponts : quatre de portée de 15 m (sur les rivières Luano, Lokote, Mpundu et Kamtsha) et un de portée de 18 m (Piopio) ont été préparés par CADIC comme les ponts à tablier supérieur en béton armé sur les poutres métalliques. Le pont sur la rivière Labui est prévu métallique avec les poutres à treillis d'une portée de 36 m, et celui sur Labue en béton armé d'une portée de 20 m.

Afin d'obtenir les ponts standardisés pour les portées courantes de 15 m, de 18 m, et de 20 m, qui doivent être plus économiques, en utilisant la plupart des matériaux locaux, il est nécessaire d'élaborer les projets en béton précontraint ou en béton armé. Dans ce cas on réduit l'importation d'acier (câbles et acier doux) au minimum.

Tenant compte des différentes possibilités d'exécution des entreprises, j'ai prévu deux systèmes de ponts standardisés en béton précontraint :

a) les poutres principales avec section transversale en double T, préfabriqué soit en prolongement de l'axe du futur pont, soit parallèlement à cet axe, précontraintes pour les poids propres, et montées dans la position définitive. Après l'exécution des raidisseurs, de la dalle en béton armé, dont le cintre et l'échafaudage s'appuient sur les poutres principales, il faut précontraindre celles-ci pour le reste du poids propre et pour la charge mobile. La rigidité transversale et la distribution latérale des charges mobiles s'effectuent par l'intermédiaire des raidisseurs et de la dalle.

b) le tablier se compose de poutres précontraintes; de section transversale en double T, avec la table supérieure plus large que l'inférieure. La poutre porte de part et d'autre les raidisseurs, qui permettent d'établir le contact des poutres voisins et de faire la précontrainte transversale, afin d'obtenir leurs solidarité sous les charges mobiles.

Pendant l'exécution des poutres (comme prévu au a) ci-dessus), il faut les précontraindre pour le poids propre, et après le montage en position définitive il faut les précontraindre pour les charges mobiles et dans le sens transversale.

La variante sous a) exige des travaux supplémentaires sur les chantiers (exécution des raidisseurs et de la dalle). Elle est plus économique que celle sous b) qui après le montage des poutres n'exige presque plus des travaux supplémentaires sur le chantier.

Au mois de février et de mars j'ai élaboré le projet du pont sur le Kwilu à Kikwit et commencé le projet du pont de portée de 20 m du type a) en béton précontraint.

2) Perspectives des projets pour l'avenir

Après terminaison des projets pour la route Kikwit-Idiofa, il est possible de préparer les projets pour les ponts suivants :

- a) Pont sur le Lualaba à Kindu
- b) Pont sur le Lualaba à Stanleyville
- c) Pont sur le Congo à Matadi
- d) Pont sur le Congo entre Léo et Brazza.

Les ponts à Matadi et Léo présentent des problèmes importants aux points de vue technique et économique.

J'ai examiné à plusieurs reprises cette question, surtout

le pont entre Léo et Brazza.

Premièrement il faut examiner l'emplacement du pont de franchissement du fleuve. Ce choix de l'emplacement dépend en grande partie du genre de liaison qu'on désire établir.

Veut-on ~~ix~~ réaliser un pont-route ou bien un pont mixte rail-route ? A-t-on en vue une liaison routière et notamment une liaison ~~internave~~ Léo-Brazza ? Ou bien voit-on le problème dans le cadre plus vaste d'une liaison ferroviaire et considère-t-on par conséquent le branchement de l'hinterland de la rive gauche sur le rail Brazza-Pointe Noire, comme essentiel ? Ce sont là deux points de vue qui ne sont pas concordants et qui doivent être résolus.

La préparation de ces deux ~~projets~~ doit s'effectuer par la voie d'une adjudication concours.

Pour préparer les documents nécessaires pour les ponts de Matadi et entre Léo et Brazza, il y a lieu de :

- a) étudier et fixer l'emplacement des ponts;
- b) procéder à une campagne de sondages géologique, à la sonde rotative avec prise d'échantillons. Deux sondages dans chaque berge et une dizaine dans le lit du fleuve pourront suffire.
- c) relever les profils en travers en détail du fond et mesurer les courants aux hautes eaux (en profondeur et en plan).
- d) lever en détail les alentours pour l'étude des accès et corrélativement des éventuelles expropriations.

Le point b) devrait être exécuté par une firme spécialisée. Pour le point c) les Voies Navigables sont le mieux à même de nous procurer un résultat convenable.

3) Eléments opérationnels qui entravent la préparation et la mise en exécution des projets.

Les cadres locaux faisant complètement défaut au Congo dans ma spécialisation, j'ai été obligé moi-même d'élaborer les projets. Il n'y a personne capable pour l'élaboration et la mise au point des projets, ni un bureau d'études, et c'est pourquoi je propose qu'il faut organiser un bureau d'études pour la section des ponts.

Les travaux de construction et de reconstruction de grands ponts étant très compliqués et exigeants une main-d'œuvre spécialisée et expérimentée ainsi qu'un matériel (équipement) tout particulier dont des entreprises doivent disposer, ces entreprises n'existant pas maintenant au Congo, il est absolument indispensable d'y faire appel à l'étranger.

Le principal élément qui entrave la mise en exécution des projets est le manque presque complet de financement pour ces travaux, qui ne permet pas d'envisager la réalisation de ces projets dans un proche avenir.

D'après l'expérience, on peut beaucoup épargner, sur un bon projet qui est bien étudié, A cause de cela pendant

.../...

ces temps il faut préparer et élaborer les projets, qui ont la perspective d'une proche exécution, comparer les différentes variantes, chercher et trouver les solutions les plus économiques et de telle manière préparer les projets pour le temps quand il y aura des moyens financiers.

Simic

(Dipl.Ing.SIMIC Jovan)