

REPUBLIQUE POPULAIRE DU CONGO

Travail * Démocratie * Paix

LOI N° 023/84 du 18/ 7 / 84

PORTANT APPROBATION D'UNE CONVENTION
DE PRET D'UN MONTANT DE 13.450.442 US \$
ENTRE LA REPUBLIQUE POPULAIRE DU CONGO
ET L'ISTITUTO CENTRALE PER IL CREDITO A
MEDIO TERMINE-MEDIO CREDITO CENTRALE -
POUR LE FINANCEMENT DES TRAVAUX DE
REHABILITATION DE LA VOIE DU CFCC.-

L'ASSEMBLEE NATIONALE POPULAIRE A DELIBERE ET ADOPTE ;

LE PRESIDENT DU COMITE CENTRAL DU PARTI CONGOLAIS DU
TRAVAIL, PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE , CHEF DE L'ETAT,
PRESIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES ,

PROMULGUE LA LOI DONT LA TENEUR SUIT :

ARTICLE 1ER.- Est approuvée la Convention de prêt d'un
montant de : 13.450 442 US \$ entre la République Populaire du
Congo et l'ISTITUTO CENTRALE PER IL CREDITO A MEDIO TERMINE-
MEDIO CREDITO CENTRALE - pour le financement de biens et service
Italiens destinés à la rehabilitation de la voie ferrée du
Chemin de fer Congo Océan entre Pointe-Noire et Brazzaville.

- Le prêt présente les conditions suivantes :
- montant : 13 450 442 US \$
- taux d'intérêt : 2,5 % l'an
- durée : 13 ans dont 2,5 ans de différé.

ARTICLE 2.- Délégation est donnée au Ministre des Finances,
pour signer les garanties entrant dans le cadre des opérations
visées à l'article 1 de la présente ordonnance.

ARTICLE 3.- Est accordée l'exonération de tout impôt et taxe
pour l'ensemble des opérations liées à ce prêt.

ARTICLE 4.- La présente loi sera publiée au Journal Officiel
de la République Populaire du Congo et exécutée comme loi de
l'Etat./.-

FAIT A BRAZZAVILLE, LE 18 JUILLET 1984

(é) COLONEL Denis SASSOU-NGUESSO.-

REPUBLIQUE POPULAIRE DU CONGO

MINISTERE DES TRANSPORTS ET DE
L'AVIATION CIVILE

PROJET DE LOI

CONCERNANT UN PRET POUR LE PROGRAMME PLURIANNUEL
DE GROSSES REPARATIONS DE LA VOIE DU CHEMIN DE
FER CONGO-OCEAN ENTRE POINTE-NOIRE ET BRAZZAVILLE

FINANCEMENT PAR L'ITALIE

AVRIL 1984

LES PROBLEMES DE LA VOIE DU C.F.C.O. :

Les problèmes de la voie du CFCO intéressent essentiellement :

- la superstructure du chemin de fer (rails, traverses, attaches, ballast, etc.) et la géométrie de la voie ; les déraillements ;
- les moyens mis à disposition des agents pour la réalisation des travaux (modernisation, mécanisation) ;
- le personnel du chemin de fer : leur formation ; leur adaptation aux nouvelles techniques ; l'amélioration des conditions de travail afin que ce dernier soit rendu plus facile, plus aisé, plus efficace, dans un contexte plus sécurisant.

1.- La superstructure de la voie ferrée :

Les rails ont un âge variant de 20 à 50 ans, le profil est léger (36 Kg au mètre linéaire de Pointe-Noire à Mont-Bélo et 30 kg de Mont-Bélo à Brazzaville), leur inertie est insuffisante et compte tenu du travelage, nous avons de nombreuses cassures de rails.

C A S S U R E S	UNITE:	1978	1979	1980	1981	1982	1983
- nombre moyen mensuel.....	n	32	28	27.4	29.5	31.6	27.4
- dont ceux ayant entraîné une interruption de circulation sur V.P.....	n	24	11	15.5	15.8	18.8	16.4
- durée moyenne mensuelle des interruptions.....	h	9H10	8H33	25H20	20H20	38H22	33H20
- durée moyenne par interruption.....	h	0H55	0H46	2H02	1H25	2H03	1H20

- les traverses métalliques sont en voie depuis l'origine de la ligne. Des tares sérieuses de vieillissement sont apparues (oxydation, fissuration, cassures, déformations) obligeant la C.F.C.O. à adopter la traverse bois depuis 1978 pour des raisons de sécurité et de confort.
- les attaches présentent également les mêmes avaries.
- le ballast très pollué n'assure plus les fonctions d'écoulement des eaux, d'épaisseur insuffisante, il ne constitue pas une assise stable pour les traverses.

2.- La géométrie de la voie :

Par suite de l'état du matériel ci-dessus, de nombreux gauchages apparaissent

.../...

dans la voie. Une draine de contrôle circule tous les mois sur le parcours afin de pouvoir détecter les gauches dangereux et permettre l'intervention immédiate des brigades pour que la circulation des trains s'effectue en toute sécurité.

La moyenne mensuelle des gauches supérieure à 4 mm/m est la suivante :

- 1978	=	140,6
- 1979	=	125,5
- 1980	=	37,7
- 1981	=	19,2
- 1982	=	11,5
- 1983	=	10,8

L'amélioration très sensible constatée sur les 2 dernières années est le résultat de la surveillance et du contrôle qui sont effectués, mais au prix de travaux très nombreux et très onéreux qui pèsent lourdement sur le budget d'exploitation.

Les systèmes de drainage sont colmatés, l'évacuation des eaux de surface est mal assurée. A la suite des périodes de fortes pluies, des arrêts de circulation sont provoqués par des incidents localisés qui déconsolident la plate-forme de la voie ferrée.

3 - L'incidence des déraillements :

Dus à différentes causes, les déraillements sont nombreux sur le C.F.C.O. et perturbent sérieusement la circulation des trains. Les avaries à la voie sont toujours importantes et nécessitent des interventions rapides des brigades de la voie. Leur bilan est très lourd pour le budget d'exploitation et péjore gravement les conditions de circulation au point de vue vitesse, sécurité et régularité.

Le tableau ci-dessus reprend les déraillements qui affectent le Chemin de Fer du C.F.C.O. depuis 1978.

Déraillement sur voies principales :

Année	Nombre des dé- railleurs	Total année	Nombre Moyen ne mensuelle	Temps moyen mensuel
1978	51	612 h 30	4,4	51 h 03
1979	42	553 h 05	3,5	46 h 05
1980	31	360 h 42	2,6	30 h 02
1981	42	457 h 18	3,5	38 h 06

1982	57	797 h 09	4,75	64 h 11
1983	46	578 h 53	3,85	48 h 14

Par suite d'un accroissement des incidents en 1982 et 1983, alors que la demande de trafic restait très soutenue, les problèmes évoqués ci-dessus apparaissent avec plus d'acuité et les mesures à prendre pour les supprimer ou les réduire deviennent plus urgentes surtout au démarrage du plan quinquennal 1982 - 1986.

4 - Les moyens mis à disposition des agents pour la réalisation des travaux

Le souci de l'A.T.C. d'atteindre et de maintenir l'équilibre de la gestion, d'améliorer la qualité du service en favorisant les conditions de travail du personnel, la conduite résolument dans la voie de la modernisation de l'outil de travail, pour la rendre plus efficace, plus performante, et d'une exploitation plus rationnelle et aisée.

Dans son domaine d'entretien de la voie et d'exécution des grands travaux, le Service V.B. du C.F.C.O. s'est orienté vers la mécanisation lourde. L'équipement a été progressif ; le parc actuel a vieilli ; les machines sont en nombre insuffisant ou d'efficacité limitée.

La perspective de mise en service prochaine du Réalignement et des nécessités du programme quinquennal 1982 - 1986 accentuent l'insuffisance des possibilités de notre parc actuel. Il faut considérer aussi que certaines de nos machines sont inadaptées pour l'exécution de travaux de vote plus précis, au cours desquels va être nécessaire de rechercher une amélioration des qualités géométriques de la voie, compte tenu de certains objectifs de vitesse, de tonnage, de sécurité, de régularité dans la circulation des trains.

Dans le présent dossier, nous nous intéressons :

- aux engins lourds utilisés pour le nivellement-dressage de la voie : bourreuse, dresseuse et régaleuse,
- aux engins pour le transport du personnel à la suite du regroupement des brigades et de la création de brigades portées,
- aux engins de chantier pour la manutention et le transport de matériaux de voie : draisines lourdes équipées de grue hydraulique pouvant être munies d'outils spéciaux (godets, élingues, crochets, etc.) pour certains travaux,

- aux engins spécialement équipés pour les inspections, contrôles et exécution de travaux particuliers (ouvrages d'art, tunnels),
- à un engin de contrôle de l'écratement et de géométrie de la voie (plan et tracé).

5 - Le problème humain :

Le chemin de fer étant modernisé et renouvelé, des moyens modernes et mécanisés étant mis à disposition des agents, il convient que le personnel soit étroitement associé et engagé dans ce progrès, qui doit être également bénéfique pour lui.

La présente demande concerne également :

- les moyens de formation et leur mise en oeuvre qui seront à la disposition du C.F.C.O. pour assurer toute adaptation aux nouvelles techniques et garantir un transfert de technologie,
- l'amélioration des conditions de travail des agents avec un gain de productivité dans un contexte professionnel plus aisé et plus sécurisant.

6 - Les moyens financiers :

Tous les travaux envisagés ci-dessus dépassent les possibilités des brigades chargées de la maintenance de la voie : outillage, encadrement.

D'autre part, les fonds propres de l'A.T.C. ne permettent pas de financer ces importants programmes. C'est pourquoi il a été fait appel à l'entreprise désignée dans le cadre du financement extérieur recherché auprès de la République Italienne, faisant suite aux entretiens du 29 mai au 02 Juin 1982 entre les Ministres Roberto PALLESCI et Pierre MOUSSA.

Le plan de financement sollicité couvre 3 programmes :

- Programme pluriannuel de grosses réparations de la voie de Pointe-Noire à Brazzaville. La première tranche comprend les sections de pointe-Noire à Tié-Tié, M'boukou à Tchitonda, de Matsendé à Mont-Bélo pour montant de 10,008 038 millions de \$ US.

Ces travaux permettront au C.F.C.O. d'assurer son trafic, sans aucune restriction après la mise en service du Réalignement. Le maintien de cette voie rénovée ne sera pas une lourde charge pour le budget d'exploitation du C.F.C.O., par suite des nouvelles structures, sa maintenance pourra être assurée avec des brigades à effectif réduit et notablement mécanisées.

.../...

- Programme de mécanisation de l'entretien de la voie par un renouvellement partiel et des compléments au parc d'engins - pour un montant de 3,442 384 millions de \$ US.

- Programme de formation des agents de la voie par la création, l'organisation et le fonctionnement d'une école V.B. à Pointe-Noire

pour un montant de 490 000 \$ US

qui constitue un don du Gouvernement Italien pour assurer une adaptation aux nouvelles techniques et garantir un transfert de technologie.

Nous pensons que la rénovation de la voie et les compléments d'équipements qui sont proposés répondent parfaitement aux besoins actuels et futurs du C.F.C.O., qui sera ainsi mieux équipée pour la réalisation du programme imposé par le Plan.

Ces améliorations s'inscrivent dans la modernisation des moyens qu'un chemin de fer doit rechercher pour satisfaire au meilleur coût, et dans des conditions améliorées pour les travailleurs les besoins d'une économie en expansion.

L'Italie, par l'intermédiaire de l'ISTITUTO CENTRALE PER IL CREDITO A MEDIO TERMINE -- MEDIOCREDITO CENTRALE -- consent un prêt de US \$ 13 450 (TREIZE MILLIONS QUATRE CENT CINQUANTE MILLE QUATRE CENT QUARANTE DEUX) aux conditions suivantes :

- remboursement : 13 ans avec un délai de grâce de 2,5 ans

- taux d'intérêts : 2,5 % l'an

- affectation : financement de biens et services italiens destinés au rétablissement de la voie ferrée BRAZZAVILLE - POINTE

C'est pour cela que conformément aux conditions de cet organisme de financement le Gouvernement sollicite l'approbation et la ratification de la Convention financière entre la République Populaire du Congo et l'Italie signée le 6 Décembre 1983 à ROME./-

Fait à Brazzaville, le.....

LE MINISTRE DES TRANSPORTS ET DE
L'AVIATION CIVILE,

Hilaire MOUNTHAULT.-