

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1959-1960.

COMMISSIEVERGADERING VAN 3 FEBRUARI 1960.

Ontwerp van wet houdende de begroting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven van Belgisch-Congo en van Ruanda-Urundi voor het dienstjaar 1959.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR BELGISCH-CONGO
EN RUANDA-URUNDI (1)
UITGEBRACHT DOOR DE H. DELPORT.

DAMES EN HEREN,

Het ontwerp van wet houdende de begroting der buitengewone ontvangsten en uitgaven van Belgisch-Congo en Ruanda-Urundi voor het dienstjaar 1959 is vervat in het Gedrukte Stuk n^o 270 van 1 juli 1959.

De Memorie van Toelichting is van de hand van de Minister van Belgisch-Congo en Ruanda-Urundi, de heer Van Hemelrijck.

1. Begroting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven van Belgisch-Congo.

De begroting bestaat uit :

aangevraagde betalingskredieten voor een bedrag van 4.036.720.000 frank;

kredieten geopend bij koninklijke besluiten en ordonnantiën van de Gouverneur-generaal ten bedrage van 1.400.446.000 frank;

Deze koninklijke besluiten en ordonnantiën zijn U ter goedkeuring voorgelegd.

ontvangsten geraamd op 164.628.000 frank.

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De hh. Pholien, voorzitter; Ancot, Block, Buisseret, Dekeyzer, de la Vallée Poussin, Duvieusart, Estienne, Leynen, Pairon, Philips, Roland, Mevr. Vandervelde, de hh. Van Remoortel, Yernaux en Delport, verslaggever.

R. A 5743.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :
270 (Zitting 1958-1959) : Ontwerp van wet.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1959-1960.

RÉUNION DU 3 FÉVRIER 1960.

Projet de loi contenant le budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires du Congo Belge et du Ruanda-Urundi pour l'exercice 1959.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DU CONGO BELGE
ET DU RUANDA-URUNDI (1)
PAR M. DELPORT.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi contenant le budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires du Congo belge et du Ruanda-Urundi pour l'exercice 1959 a fait l'objet du document parlementaire n^o 270 du 1^{er} juillet 1959.

L'Exposé des Motifs en a été rédigé par le Ministre du Congo belge et du Ruanda-Urundi, M. Van Hemelrijck.

1. Budget des Recettes et des Dépenses ordinaires du Congo Belge.

Le budget comprend :

des crédits de paiement sollicités pour 4 milliard 36.720.000 francs;

des crédits ouverts par des arrêtés royaux et des ordonnances du Gouverneur Général pour 1.400.446.000 francs;

Ces arrêtés royaux et ces ordonnances sont soumis à votre approbation.

des recettes estimées à 164.628.000 francs..

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission.

MM. Pholien, président; Ancot, Block, Buisseret, Dekeyzer, de la Vallée Poussin, Duvieusart, Estienne, Leynen, Pairon, Philips, Roland, M^{me} Vandervelde, MM. Van Remoortel, Yernaux et Delport, rapporteur.

R. A 5743.

Voir :

Document du Sénat :
270 (Session de 1958-1959) : Projet de loi.

Het overschot van de aldus geraamde uitgaven op de geraamde ontvangsten, d.i. 5.272.538.000 fr., moet door leningen worden gedekt.

De begroting der uitgaven is ingedeeld in drie delen :

de uitgaven waarin het Tienjarenplan niet voorziet ;

de uitgaven met betrekking tot het Tienjarenplan ;

de uitgaven gefinancierd door het Fonds voor de Ontwikkeling van de Landen en Gebieden Overzee.

A. *De uitgaven waarin het Tienjarenplan niet voorziet*, nl. 1.634.687.000 frank, hebben hoofdzakelijk betrekking op :

de portefeuille en de beleggingen in roerende waarden : 1.082.822.000 frank ;

de verkrijging van gronden en van onroerende goederen : 8.935.000 frank ;

de verdediging van Belgisch-Congo en de Weermacht : 308.157.000 frank ;

Opmerking verdienen de posten die bestemd zijn voor :

de stijving van het Voorschottenfonds voor het bouwen van woningen : 756.264.000 frank ;

de stijving van het Immigratie- en Kolonisatiefonds voor het toekennen van notoriteitsleningen aan de kandidaat-kolonisten : 122.745.000 frank ;

de inschrijving op een obligatielening van de maatschappij SUCRAF : 100.000.000 frank ;

de voortzetting van het uitrustingsprogramma inzake wapens, munitie, voertuigen en noodzakelijke materieel, onder meer voor de vorming van de eenheden van de rijkswacht : 180.076.000 frank.

B. *De uitgaven met betrekking tot het Tienjarenplan*, nl. 3.712.479.000 frank, zijn veruit de belangrijkste.

Het dienstjaar 1959 is het laatste waarin kredieten worden vastgelegd voor de programma's van het Tienjarenplan 1950-1959.

Het totale bedrag blijft binnen de grens van 51 miljard die was gesteld voor de uitgaven van het Tienjarenplan (48 miljard); aangevuld door het overgangsprogramma 1958-1959 (3 miljard).

Alle rubrieken van het Tienjarenplan komen er nog steeds in voor :

- I. Het vervoer per spoor, per as, te water en door de lucht.
- II. De wetenschappelijke uitrusting en de openbare diensten.
- III. De inrichting van de wijken.
- IV. De electriciteit en de watervoorziening.
- V. Het openbaar onderwijs.
- VI. De hygiëne en de geneeskundige installaties.
- VII. De ontwikkeling van de landbouw.

L'excédent des dépenses ainsi prévues sur les recettes estimées, soit 5.272.538.000 francs, doit être couvert par l'emprunt.

Le budget des dépenses est divisé en trois parties :

les dépenses non prévues dans le Plan décennal ;

les dépenses relatives au Plan décennal ;

les dépenses financées par le Fonds de Développement des Pays et Territoires d'Outre-Mer.

A. *Les dépenses non prévues au Plan Décennal*, soit 1.634.687.000 francs, sont relatives principalement :

au portefeuille et aux investissements en valeurs mobilières : 1.082.822.000 francs ;

aux acquisitions foncières et immobilières : 8.935.000 francs ;

à la défense du Congo-Belge et à la Force Publique : 308.157.000 francs.

Les postes remarquables sont ceux destinés à :

l'alimentation du Fonds d'avances pour construction de logements : 756.264.000 francs ;

l'alimentation du Fonds d'Immigration et de Colonisation pour octroi aux candidats colons de prêts de notoriété : 122.745.000 francs ;

la souscription à un emprunt obligataire de la Société SUCRAF : 100.000.000 de francs ;

la continuation du programme d'équipement en armement, munitions, charroi et matériel requis, notamment pour la constitution des unités de gendarmerie : 180.076.000 francs.

B. *Les dépenses relatives au Plan Décennal*, soit 3 milliards 712.479.000 francs, sont de loin les plus importantes.

L'exercice 1959 constitue la dernière année d'engagement des crédits destinés aux programmes du Plan Décennal 1950-1959.

L'ensemble de ces prévisions reste dans la limite de 51 milliards assignée aux dépenses du Plan Décennal (48 milliards) complété par le programme de transition 1958-1959 (3 milliards).

Toutes les rubriques du Plan Décennal y sont encore représentées :

- I. Les transports par rail, par route, par eau et par air.
- II. L'équipement scientifique et les services publics.
- III. L'aménagement des cités.
- IV. L'électricité et l'approvisionnement en eau.
- V. L'instruction publique.
- VI. L'hygiène et les installations médicales.
- VII. Le développement agricole.

I. Dat het *vervoer* per spoor nog slechts een bedrag van 1.010.000 frank toegewezen krijgt, is te wijten aan het feit dat de belangrijkste investering — meer dan een miljard drie honderd miljoen — reeds in de jaren 1954 tot 1956 plaats had, n.l. voor de spoorweg Kamina-Kabalo.

Om de ondernomen wegenwerken, voornamelijk op de hoofdwegen Stanleystad-Bukavu en Matadi-Bukavu, en op enkele belangrijke zijwegen, te kunnen voortzetten moesten betalingskredieten ten belope van 629 miljard worden uitgetrokken.

Voor het vervoer te water was een totaal bedrag van nagenoeg 276 miljoen nodig, dat o.m. besteed wordt aan werken in de haven van Leopoldstad en van Matadi en aan de aanleg van een militaire haven te Banana, waarvan de kosten gedeeltelijk door het Ministerie van Landsverdediging worden gedragen.

II. *De uitgaven voor de wetenschappelijke uitrusting en de openbare diensten* gaan hoofdzakelijk naar werken in verband met bestrating en sanering, infrastructuur en gemeenschappelijke uitrusting in verschillende plaatsen, verscheidene gebouwen zoals het nieuw radio-uitzendingscentrum te Leopoldstad, de residentie van de Gouverneur-generaal, het Paleis van Justitie te Stanleystad, materieel voor de ververbindingen en toelagen aan verschillende instellingen voor wetenschappelijk en proefondervindelijk onderzoek.

III. 320 miljoen zijn uitgetrokken voor de *inrichting van de wijken*, d.w.z. voor de uitvoering door de Dienst van de Afrikaanse Wijken van het programma van onderbouwwerken en gemeenschapsgebouwen in de inlandse wijken te Leopoldstad, te Stanleystad, te Bukavu en te Elisabethstad.

IV. Het programma betreffende de *electriciteits en watervoorziening* bedraagt nagenoeg 314 miljoen met het oog op de uitvoering van de werken van de Regie van de water- en electriciteitsvoorziening in een aantal hoofd- en secundaire centra; circa 45 miljoen is bestemd voor de openbare verlichting te Leopoldstad, Elisabethstad en Jadotstad.

V. In de 312 miljoen voor het *openbaar onderwijs* zijn onder meer begrepen een toelage van nagenoeg 77 miljoen voor de universiteit Lovanium, een provisioneel krediet van 50 miljoen voor de officiële universiteit te Elisabethstad en allerlei toelagen en kredieten voor het lager, secundair en technisch onderwijs.

VI. Voor de *hygiëne en de geneeskundige installaties* is bijna 272 miljoen bestemd van de kredieten die op de buitengewone begroting 1959 zijn uitgetrokken.

Het betreft hoofdzakelijk investeringstoelagen aan verschillende menslievende instellingen die met de geneeskundige diensten (38 miljoen) en met de FOREAMI (56 miljoen) samenwerken voor het bouwen van leprozerijen, kraaminrichtingen en inrichtingen voor zuigelingenraadpleging,

I. Si les *transports* par rail n'y figurent plus que pour 1.010.000 francs, c'est que l'investissement important — plus d'un milliard trois cent millions — a été réalisé au cours des années 1954 à 1956 par la construction du chemin de fer Kamina-Kabalo.

La continuation des travaux routiers entrepris, principalement sur les axes Stanleyville-Bukavu et Matadi-Bukavu, et sur quelques transversales importantes a nécessité l'inscription de crédits de paiement totalisant 629 millions.

Les transports par eau, qui totalisent quelque 276 millions sont représentés notamment par les travaux en cours dans les ports de Léopoldville et de Matadi et par la construction du port militaire de Banana dont une partie du coût est supportée par le Ministère de la Défense Nationale.

II. *Les dépenses principales relatives à l'équipement scientifique et les services publics* se rapportent à des travaux de voirie et d'assainissement, des travaux d'infrastructure et d'équipement communautaire dans diverses localités, des constructions diverses comme un nouveau centre d'émission-radio à Léopoldville, la résidence du Gouverneur Général, le Palais de Justice de Stanleyville, du matériel pour les Télécommunications et des subsides à diverses institutions pour des recherches scientifiques et expérimentales.

III. 320 millions ont été prévus pour l'*aménagement des cités*, c'est-à-dire pour la réalisation par l'Office des Cités Africaines du programme de travaux d'infrastructure et de construction de bâtiments communautaires dans les cités indigènes de Léopoldville, Stanleyville, Bukavu et Elisabethville.

IV. Le programme *Electricité et Approvisionnement en eau* comporte quelque 314 millions pour les réalisations de la Régie des Distributions d'Eau et d'Electricité dans toute une série de centres principaux et secondaires; 45 millions environ sont réservés à l'éclairage public dans les villes de Léopoldville, d'Elisabethville et de Jadotville.

V. Les 312 millions de l'*Instruction publique* représentent notamment un subside de 77 millions environ à l'Université Lovanium, un crédit provisionnel de 50 millions pour l'Université officielle à Elisabethville, et des subsides et crédits divers pour l'enseignement primaire, secondaire et technique.

VI. *L'hygiène et les installations médicales* absorbent près de 272 millions des crédits inscrits au budget extraordinaire 1959.

Ce sont principalement des subsides d'investissements à divers organismes philanthropiques collaborant à l'action médicale (38 millions) et au FOREAMI (56 millions) pour construction de léproseries, de maternités et de consultations de nourrissons, ainsi que des crédits pour construction

alsmede kredieten voor het bouwen of het uitbreiden van verschillende stedelijke hospitalen of geneeskundige centra in de plattelandszones.

VII. De ontwikkeling van de landbouw omvat :

het behoud van de bodem, de proefstations de jaarlijkse en overjarige cultures;
de bosbouw;
de visvangst en visteelt;
de veeteelt;
de toelage aan het N.I.L.C.O.;
de bijzondere landbouwprogramma's.

In totaal : 471 miljoen betalingskredieten, waarvan de meest opvallende posten betrekking hebben op :

de voortzetting van de bouw van de stuw van de Kiliba : 45 miljoen;

de toelage aan het N.I.L.C.O. voor de voltooiing van zijn tienjarig programma : 91 miljoen;

de verschillende inrichtings- en draineringswerken in de omgeving van Leopoldstad en Elisabethstad, waarbij een groot aantal werklozen tewerkgesteld worden : 68 miljoen;

het bouwen van theefabrieken in Kivu : 15 miljoen.

C. De uitgaven gefinancierd door de Europese Economische Gemeenschap zijn die van de schijf 1958 van de Overeenkomst van 25 maart 1957.

Het betreft werken tegen de erosie in het Buitengewoonrechtelijk Centrum van Luluaburg (20 miljoen), het bouwen van een geneeskundig centrum in het gebied der Azande-Mamvu, te Doruma, (20 miljoen), en onderbouwwerken in de Buitengewoonrechtelijke Centra van Stanleystad (30 miljoen) en Elisabethstad (20 miljoen).

Deze begrotingsposten vinden een tegenwicht in de « *Buitengewone Ontvangsten* », waar een bedrag van 90 miljoen is uitgetrokken als bijdrage van het Ontwikkelingsfonds van de E.E.G.

2. Begroting van de Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven van Ruanda-Urundi.

De begroting omvat :

betalingskredieten voor een bedrag van 441 miljoen 807.000 frank;

kredieten geopend bij ordonnantiën van de Gouverneur-generaal voor een bedrag 88.668.000 frank;

Deze ordonnantiën zijn ter goedkeuring voorgelegd.

ontvangsten geraamd op 391.538.000 frank.

Het overschot van de aldus uitgetrokken uitgaven op de geraamde inkomsten, namelijk 138.937.000 frank, zal gedekt kunnen worden uit

ou pour extension de divers hôpitaux urbains ou de centres médicaux, chirurgicaux en zones rurales.

VII. Le développement agricole comprend :

la conservation des sols, les stations d'essai, les cultures pérennes et annuelles;

la sylviculture;

la pêche et pisciculture;

l'élevage;

les subsides à l'INEAC;

les programmes agricoles spéciaux.

Au total : 471 millions de crédits de paiement dont les postes les plus remarquables sont ceux qui se rapportent :

à la continuation du barrage de la Kiliba : 45 millions;

au subside à l'INEAC pour l'achèvement de son programme décennal : 91 millions;

aux travaux divers d'aménagement et de drainage dans la périphérie des villes de Léopoldville et d'Elisabethville, travaux permettant l'emploi d'un grand nombre de chômeurs : 68 millions;

à la construction d'usines à thé au Kivu : 15 millions.

C. Les dépenses financées par la Communauté Economique Européenne sont celles qui ont constitué la tranche 1958 de la Convention du 25 mars 1957.

Il s'agit de travaux antiérosifs au Centre Extra-Coutumier de Luluabourg (20 millions), de la construction d'un centre médico-chirurgical dans la région des Azande-Mamvu, à Doruma (20 millions) et de travaux d'infrastructure aux Centres Extra-Coutumiers de Stanleyville (30 millions) et d'Elisabethville (20 millions).

Ces inscriptions budgétaires trouvent leur compensation aux « *Recettes Extraordinaires* » où figure le montant de 90 millions au titre de contribution du Fonds de Développement de la C.E.E.

2. Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires du Ruanda-Urundi.

Le budget comprend :

des crédits de paiements sollicités pour 441 millions 807.000 francs;

des crédits ouverts par des ordonnances du Gouvernement Général pour 88.668.000 francs;

Ces ordonnances sont soumises à votre approbation.

des recettes estimées à 391.538.000 francs.

L'excédent des dépenses ainsi prévues sur les recettes estimées, soit 138.937.000 francs, pourra être couvert par les reliquats disponibles sur les

de beschikbare overschotten op de vorige voorschotten die België aan het trustgebied heeft verleend met het oog op de financiering van de vorige buitengewone begrotingen.

De begroting van de buitengewone uitgaven van Ruanda-Urundi is ingedeeld in dezelfde hoofdstukken als die voor Belgisch-Congo.

De voornaamste posten zijn de volgende :

in de uitgaven niet voorzien in het Tienjarenplan :
61.749.000 frank,

stijving van het Voorschottenfonds voor het bouwen van woningen : 15.000.000 frank;

aanvullende uitrusting van de Rijkswacht : 9.030.000 frank;

bouwwerken in de militaire kampen : 25 miljoen 075.000 frank;

oprichting van een plattelandscentrum voor sociale actie in Urundi : 8.690.000 frank.

in de uitgaven betreffende het Tienjarenplan :
419.426.000 frank,

hoofdweg Usumbura-Kigali : 28.700.000 frank;

uitbreiding haveninstallaties te Usumbura : 16.000.000 frank;

bijkrediet voor het vliegveld te Usumbura : 14.562.000 frank;

2 magazijnen voor de douanediens in de haven van Usumbura : 20.000.000 frank;

bouwen van een atheneum te Kitega : 10 miljoen frank;

uitvoering van het programma van de Régideso : 44.855.000 frank;

9^e tranche van de bouw- en uitrustingswerken voor de officiële vakschool te Usumbura en 5^e tranche te Kicukiro : 9.575.000 frank;

installatie van de afdeling landbouwkunde te Astrida, afdeling van de officiële universiteit : 25.000.000 frank;

bouwen van een krankzinnigengesticht te Usumbura : 9.468.000 frank, en van een geneeskundig laboratorium : 3.981.000 frank.

in de uitgaven gefinancierd door de E.E.G. : 49 miljoen 300.000 frank,

studie van de productiefmaking van de streek Bugesera-Muyaga (12.000.000 frank);

aanleggen van de weg Bugarama-Muramvya (13.000.000 frank);

doortochtbaan Rwesera-Kinyinya : 6.000.000 fr.

theecultuur in het gewest Byumba : 18.000.000 fr.

Tegenover deze uitgaafposten staan even grote ontvangsten (49.300.000 fr.) als bijdrage van het Ontwikkelingsfonds van de E.E.G.

avances précédentes consenties par la Belgique au Territoire sous tutelle pour le financement des budgets extraordinaires antérieurs.

Le budget des Dépenses extraordinaires du Ruanda-Urundi comporte les mêmes subdivisions que celui du Congo Belge.

Les postes les plus remarquables sont ceux destinés à :

dans les dépenses non prévues au Plan Décennal :
61.749.000 francs,

l'alimentation du Fonds d'avances pour construction d'habitations : 15.000.000 de francs;

l'équipement complémentaire de la gendarmerie : 9.030.000 francs;

des travaux dans les camps militaires : 25 millions 075.000 francs;

la création d'un centre d'action sociale rurale en Urundi : 8.690.000 francs.

dans les dépenses relatives au Plan Décennal :
419.426.000 francs,

l'axe routier Usumbura-Kigali : 28.700.000 fr.;

un complément d'installations portuaires à Usumbura : 16.000.000 de francs;

un crédit complémentaire pour l'aéroport d'Usumbura : 14.562.000 francs;

deux magasins de douane au port d'Usumbura : 20.000.000 de francs;

la construction d'un athénée à Kitega : 10.000.000 de francs;

l'exécution du programme de la Régideso : 44.855.000 francs;

la 9^e tranche de construction et d'équipement de l'école professionnelle officielle à Usumbura et la 5^e tranche à Kicukiro : 9.575.000 francs;

l'installation de la section agronomique d'Astrida, dépendant de l'Université officielle : 25.000.000 de francs;

la construction d'un asile d'aliénés à Usumbura : 9.468.000 francs, et d'un laboratoire médical : 3.981.000 francs.

dans les dépenses financées par le C.E.E. : 49 millions 300.000 francs,

l'étude de la mise en valeur de la région du Bugesera-Muyaga (12 millions);

la construction de la route Bugarama-Muramvya (13 millions);

la piste de pénétration Rwesera-Kinyinya (6 millions);

la théiculture en territoire de Byumba (18 millions);

Ces dernières inscriptions budgétaires sont compensées par une recette équivalente (49.300.000 fr.) au titre de contribution du Fonds de Développement de la C.E.E.

In de *buitengewone ontvangsten* komt bovendien een post voor van 330.000.000 frank als voorschot van de Belgische Staat.

Dit bedrag is het gedeelte van het globale voorschot van 600 miljoen toegekend door de Belgische Schatkist met het oog op de financiëring van de tekorten op de begroting van Ruanda-Urundi voor 1959, met dien verstande dat het overschot van 270 miljoen bestemd zal moeten worden tot dekking van het tekort op de gewone begroting.

De begroting is met 9 stemmen tegen 4 stemmen aangenomen.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
H. DELPORT.

De Voorzitter,
J. PHOLIEN.

Les *recettes extraordinaires* comportent en outre un poste de 330 millions au titre d'avance de l'Etat Belge.

Ce montant constitue une partie de l'avance globale de 600 millions, allouée par le Trésor belge pour assurer le financement des déficits des budgets du Ruanda-Urundi pour 1959, le solde de 270 millions devant être affecté à la couverture du déficit du budget ordinaire.

Le projet de budget a été adopté par 9 voix contre 4.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
H. DELPORT.

Le Président,
J. PHOLIEN.

BIJLAGE.

Vragen en Antwoorden.

VRAAG N° 1.

De in het Tienjarenplan voorziene wegenwerken lijken nog sterk ontoereikend. Hoeveel staat men en wat zijn de vooruitzichten?

ANTWOORD.

Het wegenprogramma van het Tienjarenplan werd voorbereid toen Congo praktisch geen ervaring had inzake wegenbouw met moderne middelen.

Het vroegere wegennet dat de ambtenaren van de administratie hadden aangelegd met veel niet-geschoolde goedkope arbeidskrachten, had zeer weinig gekost. Vandaar de legende dat de wegenbouw weinig kost.

De auteurs van het Tienjarenplan hebben zich door deze legende laten beïnvloeden, met het gevolg dat er tussen de ramingen en de werkelijke kostprijs van de werken een groot verschil bestaat. Dit geldt vooral voor de ontbossings- en grondwerken evenals voor de beschermingswerken.

De middelen voor het *Programma « vervoer per as »* zijn dan ook op verre na niet voldoende gebleven.

Het Tienjarenplan voorzag oorspronkelijk in 6 miljard voor het aanleggen van 12.000 km hoofdwegen en traversen, tegen een gemiddelde kostprijs van 500.000 frank per km.

Deze hoofdwegen zijn :

Hoofdweg I. — Bukavu-Stanleystad.

Hoofdweg II. — Matadi-Luluaburg-Bukavu.

Hoofdweg III. — Elisabethstad-Aba.

Hoofdweg IV. — Libenge-Aba.

Hoofdweg V. — Malonga-Sandoa-Luluaburg-Aba.

De traversen (Feeder-lines) zijn :

1. Boma-Tshela.
2. Tshela-Luozi-Malanga.
3. Idiofa-Mangai (aan de Kasai).
4. Businga-Banzystad.
5. Buta-Stanleystad.
6. Bafwasende-Mambasa-Irumu.
7. Mungbere-Mambasa.
8. Mungbere-Watsa.
9. Sandoa-Kamina.
10. Lusambo-Tshofa-Kongolo.
11. Luputu-Kabinda-Penge.

ANNEXES.

Questions et Réponses.

QUESTION N° 1.

Les réalisations du Plan décennal au point de vue routier paraissent encore bien insuffisantes. Où en est-on et qu'a-t-on prévu?

RÉPONSE.

Le programme routier du Plan décennal fut élaboré à une époque où il n'existait au Congo pratiquement aucune expérience de construction de route par les méthodes modernes.

Le réseau antérieur, construit par les agents de l'administration avec l'appoint massif de main-d'œuvre non qualifiée et bon marché, n'avait absorbé que fort peu de moyens financiers. D'où le mythe que la construction des routes ne coûte pas cher.

Ce mythe a influencé les auteurs du Plan décennal et a entraîné une grande disproportion entre les estimations et le coût réel des travaux. Il en fut particulièrement ainsi pour les travaux de déboisement et de terrassement, et pour les ouvrages de protection.

C'est ainsi que les moyens mis à la disposition du *Programme des Transports par Routes* se sont avérés de loin insuffisants.

Le Plan décennal initial prévoyait 6 milliards pour la construction de 12.000 kilomètres de routes axiales et de transversales au coût moyen de 500.000 francs le kilomètre.

En voici une brève énumération :

Axe I. — Bukavu-Stanleyville.

Axe II. — Matadi-Luluabourg-Bukavu.

Axe III. — Elisabethville-Aba.

Axe IV. — Libenge-Aba.

Axe V. — Malonga-Sandoa-Luluabourg-Aba.

Transversales (Feeder-lines) :

1. Boma-Tshela.
2. Tshela-Luozi-Malanga.
3. Idiofa-Mangai (sur le Kasai).
4. Musinga-Banzystad.
5. Buta-Stanleyville.
6. Bafwasende-Mambasa-Irumu.
7. Mungbere-Mambasa.
8. Mungbere-Watsa.
9. Sandoa-Kamina.
10. Lusambo-Tshofa-Kongolo.
11. Luputu-Kabinda-Penge.

In werkelijkheid hebben de geasfalteerde wegen (hoofdwegen en transversen) van 1,6 tot 3 miljoen frank per km gekost.

Aan de andere kant was niets voorzien voor de aanleg, de geschiktmaking en de verbetering van het secundair net, evenmin als voor de grote onderhoudswerken die door gemechaniseerde brigades werden uitgevoerd. Hieraan is nagenoeg 3 miljard besteed.

Het Tienjarenplan, dat aanvankelijk op 25 miljard werd geraamd, werd na de herziening van 1954 op 48 miljard gebracht en in 1958, na de toevoeging van een Overgangsprogramma, op 51 miljard.

De *bruikbare kredieten* bedragen, met inbegrip van het ontwerp van buitengewone begroting voor 1959, 7.741 miljoen voor het Vervoer per as (d.i. meer dan 15 %).

Op 30 september 1959 bedroegen de *vastleggingen* 7.157 miljoen en de *betalingen* 6.010 miljoen.

Hierna volgen meer bijzonderheden over de uitgevoerde werken :

Hoofdweg I. — Stanleystad-Bukavu : 692 km.

Stanleystad-Pene Tungu — km 100 : voltooid, geasfalteerd, tweebanig.

Km 100 — km 103,5 : voltooid, begrint 9 m.

Km 103,5 — Ayenne (42,2 km.) : in uitvoering — begrint 9 m. (zal voltooid zijn in juli 1960).

Lwana-Kahuzi (50 km.) : in uitvoering — geasfalteerd 6 m.

Kahuzi — Miti (26 km.) : voltooid, geasfalteerd 6 m.

Miti-Wesha (20 km.) : voltooid, geasfalteerd 6,60 m.

Wesha — Bukavu (2 km.) : voltooid, geasfalteerd 6,60 m. en gedeeltelijk 7,5 m.

Wegenknooppunt Bukavu (6 km.) : voltooid, geasfalteerd 6,60 m)

Totaal voltooid en bijna voltooid : 250 km.

Hoofdweg II. — Matadi-Luluaburg-Bukavu : 2.825 km.

A. Vak Matadi-Leopoldstad.

Matadi-M'Pozo (8 km.) : voltooid, geasfalteerd 6,60 m.

Bruggen M'Pozo en E.F.M.L. (0,8 km.) : in uitvoering, geasfalteerd 6,60 m. (zal voltooid zijn in juli 1960).

M'Pozo-Fornasari (35 km.) : voltooid, geasfalteerd 6,60 m.

Fornasari-« km. 117 » (58 km.) : in uitvoering, geasfalteerd 6,60 m. (zal voltooid zijn in oktober 1960).

« Km. 117 »-Thysstad (102 km.) : in uitvoering, geasfalteerd 6,60 m. (zal voltooid zijn in juli 1961).

Thysstad-Kasangulu (107 km.) : voltooid, geasfalteerd 6,60 m.

En réalité les routes asphaltées (axiales et transversales) ont coûté de 1,6 à 3 millions le kilomètre.

D'autre part, la construction, l'aménagement et l'amélioration du réseau secondaire, de même que le gros entretien qui fut réalisé par des brigades mécanisées, n'avait pas été prévu. Il y fut consacré quelque 3 milliards.

La réalisation des objectifs du Plan Décennal, initialement évaluée à 25 milliards, fut portée, à la suite de la mise au point de 1954, à 48 milliards et, en 1958, par l'adjonction du Programme de Transition, à 51 milliards.

Les *crédits valables* — compte tenu du projet de budget extraordinaire de 1959 — s'élèvent à 7.741 millions pour les Transports par Routes (soit plus de 15 %).

Au 30 septembre 1959, les *engagements* atteignaient 7.157 millions et les *liquidations* 6.010 millions.

Voici le détail des réalisations :

Axe I. — Stanleyville-Bukavu : 692 km.

Stanleyville-Pene Tungu — km 100 : terminé, asphaltage double voie.

Km. 100 — Km. 103,5 : terminé, gravelage 9 m.

Km. 103,5 — Ayenne (42,2 km.) : en cours — gravelage 9 m. (sera terminé en juillet 1960).

Lwana-Kahuzi (50 km.) : en cours — asphaltage 6 m.

Kahuzi-Miti (26 km.) : terminé, asphaltage 6 m.

Miti-Wesha (20 km.) : terminé, asphaltage 6,60 m.

Wesha-Bukavu (2 km.) : terminé, asphaltage 6,60 m. et partiellement 7,50 m.

Nœud routier Bukavu (6 km.) : terminé, asphaltage 6,60 m.

Total terminé et en voie d'achèvement : 250 kilom.

Axe II. — Matadi-Luluabourg-Bukavu : 2.845 kilomètres.

A. Section Matadi-Léopoldville.

Matadi-M'Pozo (8 km.) : terminé, asphaltage 6,60 m.

Ponts M'Pozo et E.F.M.L. (0,8 km.) : en cours, asphaltage 6,60 m. (sera terminé en juillet 1960).

M'Pozo-Fornasari (35 km.) : terminé, asphaltage 6,60 m.

Fornasari-« km. 117 » (58 km.) : en cours, asphaltage 6,60 m. (sera terminé en octobre 1960).

« Km. 117 »-Thysville (102 km.) : en cours, asphaltage 6,60 m. (sera terminé en juillet 1961).

Thysville-Kasangulu (107 km.) : terminé, asphaltage 6,60 m.

Kasangulu-Binza (36 km.) : voltooid, geasfalteerd 6,60 m.

Binza-Leopoldstad (15 km.) : voltooid, geasfalteerd, tweebanig.

By-Pass te Leopoldstad (19 km.) : voltooid, geasfalteerd 6,60 m.

Leopoldstad-vliegveld N'Dolo (3 km.) : voltooid, geasfalteerd, tweebanig.

N'Dolo-vliegveld N'Djili (18 km.) : voltooid, twee geasfalteerde rijwegen van 7 m.

+ weg voor zwaar verkeer (parallel) (9 km.) : voltooid, geasfalteerd 6 m.

De weg Matadi-Leopoldstad (vliegveld N'Djili) over 402 km. met geasfalteerde tweebanige (drie-banig over 9 km.) of eenbanige vakken, zal zeer binnenkort voltooid zijn ten koste van het Tien-jarenplan.

B. Vak Leopoldstad-Bukavu.

Vliegveld D'Djili-N'Sele (22 km.) : voltooid, geasfalteerd 5,5 m.

N'Sele-Menkao (21 km.) : voltooid, geasfalteerd 5,50 m.

Menkao-Grand Dibulu (29 km.) : voltooid, geasfalteerd 6 m.

Doortocht Grand Dibulu (3 km.) : voltooid, geasfalteerd 5,50 m.

Grand Dibulu-Bombo (6 km.) : in uitvoering, geasfalteerd 6 m. (zal voltooid zijn in juni 1960).

Doortocht Bombo (8 km.) : voltooid, geasfalteerd 5,50 m.

Doortocht Lufimi (2 km.) : voltooid, geasfalteerd 6 m.

Lufimi-Kenge (122 km.) : in uitvoering (33 km. geasfalteerd 3,50 m. — 89 km. geasfalteerd 6 m.).

Kindu — Km 42,8 (42,8 km.) : voltooid, geasfalteerd 6 m.

Km. 42,8 — Km. 85 (42,2 km.) : voltooid, begrint 9 m.

Km. 85 — Kalima (25 km.) : voltooid, geasfalteerd 6 m.

Totaal voltooid en in uitvoering wat betreft hoofdweg II (vak A en B) : 725 km.

Hoofdweg III. — Elisabethstad-Aba : 2.582 km.

Kapema-Kilwa (190 km.) : (bestaande weg van beperkte lengte) aardebaan begrint.

Uvira-Bukavu (126 km.) : voltooid, geasfalteerd 6,60 m.

Bukavu-Miti (zie hoofdweg I) 22 km. :

Miti-Kavumu (8 km.) : voltooid, geasfalteerd, eenbanig.

Sake-Goma (25 km.) : voltooid, geasfalteerd 6 m.

Totaal voltooid wat betreft hoofdweg III : 371 km. (waarvan 22 km. gemeenschappelijke weg op hoofdweg I en III).

Kasangulu-Binza (36 km.) : terminé, asphaltage 6,60 m.

Binza-Léopoldville (15 km.) : terminé, asphaltage double voie.

By-Pass de Léopoldville (19 km.) : terminé, asphaltage 6,60 m.

Léo-Aérodrome N'Dolo (3 km.) : terminé, asphaltage double voie.

N'Dolo-Aérodrome N'Djili (18 km.) : terminé, 2 chaussées asphaltées de 7 m.

+ route à trafic lourd (parallèle) (9 km.) : terminé, asphaltage 6 m.

La route de Matadi à Léopoldville (aérodrome N'Djili), soit 402 kilomètres de réalisations de routes asphaltées à double (triple pour 9 km.) ou à simple voie, sera très prochainement terminée à charge du Plan décennal.

B. Section Léopoldville-Bukavu.

Aérodrome N'Djili-N'Sele (22 km.) : terminé, asphaltage 5,50 m.

N'Sele-Menkao (21 km.) : terminé, asphaltage 5,50 m.

Menkao-Grand Dibulu (29 km.) : terminé, asphaltage 6 m.

Passage Grand Dibulu (3 km.) : terminé, asphaltage 5,50 m.

Grand Dibulu-Bombo (6 km.) : en cours, asphaltage 6 m. (sera terminé en juin 1960).

Passage Bombo (8 km.) : terminé, asphaltage 5,50 m.

Passage Lufimi (2 km.) : terminé, asphaltage 6 m.

Lufimi-Kenge (122 km.) : en cours, (33 km. asphaltage 3,50 m. — 89 km. asphaltage 6 m.).

Kindu-Km 42,8 (42,8 km.) : terminé, asphaltage 6 m.

Km. 42,8 — Km. 85 (42,2 km.) : terminé, gravelage 9 m.

Km. 85 — Kalima (25 km.) : terminé, asphaltage 6 m.

Total terminé et en cours pour l'axe II (Section A et B) : 725 kilomètres.

Axe III — Elisabethville-Aba : 2.582 km.

Kapema-Kilwa (190 km.) : (route existante de longueur réduite) plate-forme gravelée.

Uvira-Bukavu (126 km.) : terminé, asphaltage 6,60 m.

Bukavu-Miti (voir axe I) 22 km.

Miti-Kavumu (8 km.) : terminé, asphaltage simple voie.

Sake-Goma (25 km.) : terminé, asphaltage 6 m.

Total terminé pour l'axe III : 371 km (dont 22 communes aux axes I et III).

*Hoofdweg IV. — Libenge-Aba.**Hoofdweg V. — Malonga-Sandoa-Luluaburg-Aba.*

Sommige vakken van deze hoofdwegen, waarvan het oorspronkelijk tracé werd gewijzigd, zijn voltooid :

Bumba-Aketi (vroegere hoofdweg IV) 200 km. : voltooid, aardebaan begrint.

Stanleystad-Madula (vroegere hoofdweg V) (22 km.) : gemeenschappelijk vak op hoofdweg I en V.

Elisabethstad-Jadotstad (toekomstige hoofdweg VII) (114 km) : voltooid, geasfalteerd 6,60 m.

Jadotstad-Kolwezi (toekomstige hoofdweg VII) (171 km.) : in uitvoering, geasfalteerd, eenbanig (zal voltooid zijn in januari 1961).

Welgelegem-Kasumbalesa (38 km.) : in uitvoering, geasfalteerd, eenbanig (zal voltooid zijn in februari 1960).

* *

*Traversen « Feeder-lines ».**Zijweg van hoofdweg I :*

Km. 33 — Sake (15 km.) : in uitvoering, aardebaan begrint.

Km. 33 — Sake (2 km.) : in uitvoering, geasfalteerd, eenbanig.

Km. 33 — Sake (10 Km.) : in uitvoering, gesfalteerd, tweebanig (zullen voltooid zijn in juli 1960).

1. Boma-Tshela (120 km.) : voltooid, geasfalteerd, tweebanig.

7. Mungbere-Mambasa (190 km.) : voltooid, begrint 6,60 m.

Rutshuru-Uganda (62 km.) : voltooid, begrint 9 m.

Gemena-Akula (139 km.) : 70 km., begrint 6,60 m.

Bokatola-Coquilhatstad (190 km.) : voltooid, aardebaan begrint.

Elisabethstad-Kipushi (25 km.) : voltooid, geasfalteerd, tweebanig.

* *

In totaal zijn 2.531 km hoofdwegen en traversen voltooid of bijna voltooid.

Bovendien werden 542 bruggen en kunstwerken gebouwd en 40 nieuwe veren in gebruik genomen.

4.507 km wegen werden in eigen beheer verbeterd door de gemechaniseerde brigades en 1.142 km door gemechaniseerde private bedrijven.

* *

VRAAG N° 2.

Vraag betreffende het tarief van de centrale van de Taruka en de weerslag ervan op de algemene onkosten van de klanten industriëlen en de gewone verbruikers.

*Axe IV. — Libenge-Aba.**Axe V. — Malonga-Sandoa-Luluabourg-Aba.*

Certaines parties de ces axes, dont les tracés initialement prévus ont été remaniés, ont été réalisées :

Bumba-Aketi (ancien axe IV) 200 Km. : terminé, plate-forme gravellée.

Stanleyville-Madula (ancien axe V) (22 Km.) : partie commune aux axes I et V.

Elisabethville-Jadotville (futur axe VII) (114 Km.) terminé, asphaltage 6,60 m.

Jadotville-Kolwezi (futur axe VII) (171 Km.) : en cours, asphaltage simple voie (sera terminé en janvier 1961).

Welgelegem-Kasumbalesa (38 Km.) : en cours, asphaltage simple voie (sera terminé en février 1960).

* *

*Transversales « Freeder-lines ».**Bretelle de l'axe I :*

Km 33 — Sake (15 Km.) : en cours, plate-forme gravellée.

Km. 33 — Sake (2 Km.) : en cours, asphaltage simple voie.

Km. 33 — Sake (10 Km.) : en cours, asphaltage double voie (seront terminés en juillet 1960).

1. Boma-Tshela (120 Km.) : terminé, asphaltage double voie.

7. Mungbere-Mambasa (190 Km.) : terminé, gravelage 6,60 m.

Rutshuru-Uganda (62 Km.) : terminé, gravelage 9 m.

Gemena-Akula (139 Km.) : 70 Km., gravelage 6,60 m.

Bokatola-Coquilhatville (190 Km.) : terminé, plate-forme gravellée.

Elisabethville-Kipushi (25 Km.) : terminé, asphaltage double voie.

* *

Au total 2.531 kilomètres de routes axiales et de transversales ont été réalisés ou sont en voie d'achèvement.

En outre, il a été construit 542 ponts et ouvrages d'art et 40 nouveaux bacs ont été mis en service.

4.507 kilomètres de routes ont été traitées en régie par les brigades mécanisées et 1.142 kilomètres par les chantiers routiers mécanisés des entreprises privées.

* *

QUESTION N° 2.

Question posée au sujet du tarif de la centrale de la Taruka et des répercussions que ces tarifs entraînent dans les frais généraux des clients industriels et consommateurs ordinaires.

ANTWOORD.

a) De prijs van de stroom door de centrale van de Taruka geleverd, is vastgesteld als volgt : prijs per kW 3.500 frank, waarbij fr. 0,40 per kWh komt voor elke kWh.

De prijs verandert dus al naar de hoeveelheid verbruikte stroom.

Zo bedraagt de prijs b.v. fr 1,25 voor een verbruik van 4.000 u. (tarief van de producent). De verdeler (Regideso) mag 10 % meer rekenen. De industrieel zal dus op die grondslag fr. 1,37 betalen.

b) Weerslag.

De weerslag op de kostprijs zal vrij groot zijn vooral wat betreft de ertsen die mechanisch moeten worden behandeld. In sommige gevallen zal de prijs per kWh volgens de verbruikte hoeveelheid zelfs tot de helft verminderd kunnen worden. Deze gevoelige verbetering zal de behandeling mogelijk maken van sommige ertsen die anders niet bewerkt zouden kunnen worden, zodat het bestaan en de activiteit van sommige vennootschappen verlengd zal kunnen worden.

Het stroomoverschot in de centrale van de Taruka zal in het kader van de studieprogramma's aangewend kunnen worden voor de openlegging van de natuurlijke streken van Bugesera-Mayaga.

VRAAG N° 3.

Zal de vervanging van de D.C.3 door de Convair C.V. 440 een wijziging van de infrastructuur tot gevolg hebben ? Zijn daartoe kredieten voorzien ?

ANTWOORD.

Bij de vaststelling van de investeringen voorzien in het Tienjarenplan is men uitgegaan van het feit dat de vliegvelden waarop de geregelde lijnen landen werden aangedaan door 2 soorten vliegtuigen : de D.C.4 en de D.C.3.

Men had dus twee soorten vliegvelden voorzien : die toegankelijk voor grote vrachtvliegtuigen van beperkt gewicht (D.C.4) en die toegankelijk voor de D.C.3-toestellen of gelijkaardige vliegtuigen.

De nieuwe politiek van de Sabena zal aan die toestand een einde maken.

Sinds enkele jaren bestudeert deze vennootschap immers de problemen die rijzen als gevolg van de noodzakelijkheid om de huidige D.C.3-toestellen die op het Congolese net worden gebruikt, te vervangen door een moderner en goedkoper toestel.

Na alle modellen die de D.C.3 konden vervangen te hebben onderzocht, is de Sabena tot het besluit gekomen dat de Convair C.V. 440 het meest geschikte vliegtuig is.

De ingebruikneming van de Convair C.V. 440 op het binnenlandse net in Congo zal het mogelijk maken niet alleen de D.C.3 te vervangen maar

RÉPONSE.

a) Le prix du courant fourni par la Centrale de la Taruka est fixé comme suit : Le prix par kW est de 3.500 francs; il faut y ajouter fr. 0,40 par kWh pour tous les kWh.

Le prix est donc influencé par l'importance de l'utilisation.

Par exemple, sur base de 4.000 h. d'utilisation, le prix est de fr. 1,25 (Tarification du producteur). Le distributeur (Regideso) est autorisé à prendre 10 % en plus. Le client industriel paiera donc, sur cette même base, fr. 1,37.

b) Répercussions envisagées.

L'influence sur le prix de revient sera sensible surtout pour les minerais qui demandent un traitement mécanique. Le coût du kWh sera diminué, dans certains cas et suivant l'utilisation faite, sans une proportion qui peut aller jusqu'à la moitié. Cette sensible amélioration permettra de traiter certains minerais qui ne l'auraient pas été autrement et sera de nature à prolonger la vie et l'activité de certaines sociétés.

Les excédents de courants disponibles à la Centrale de la Taruka pourront être utilisés dans le cadre des programmes à l'étude pour la mise en valeur des Régions Naturelles du Bugesera-Mayaga.

QUESTION N° 3.

Le remplacement du D.C.3 par le Convair C.V. 440 entraîne-t-il des modifications d'infrastructure ? des crédits ont-ils été prévus ?

RÉPONSE.

Les investissements du Plan Décennal ont été déterminés par le fait que les aéroports d'escala régulières étaient exploités par deux types d'avions : les D.C.4 et les D.C.3.

Les catégories d'aéroports ont donc été prévues pour ces escales : ceux accessibles aux avions gros porteurs à charge réduite (D.C.4) et ceux accessibles aux avions D.C.3. ou similaires.

La nouvelle politique envisagée par la Sabena mettra fin à cette situation.

Depuis plusieurs années en effet cette société étudie les problèmes posés par la nécessité de remplacer les actuels D.C.3 employés sur le réseau congolais par un type d'appareil plus moderne et plus économique.

Ayant examiné tous les types d'appareils pouvant servir de substitut aux D.C.3, la Sabena est arrivée à la conclusion que le Convair C.V. 440 est l'avion le mieux adapté.

La mise en ligne du Convair C.V. 440 sur le réseau intérieur congolais permettra non seulement de remplacer le D.C. 3, mais aussi de supprimer

geleidelijk ook de D.C.4 en zelfs de D.C.6, die op sommige grote Congolese verbindingslijnen wordt gebruikt, af te schaffen.

Wat betreft de infrastructuur zal de Convair dank zij de verwezenlijkingen van het Tienjarenplan 1950-1959 economisch geëxploiteerd kunnen worden.

Slechts op *enkele vliegvelden* die nog niet zijn gemoderniseerd zoals in het Plan was voorzien, zullen de startbanen enigszins moeten worden verlengd opdat de Convair ook daar onder goede omstandigheden zou kunnen landen.

De Convair biedt evenwel, zoals alle andere toestellen waaraan werd gedacht, op het gebied van de *veiligheid* het zeer grote voordeel dat de spoed van de schroeven kan worden omgekeerd.

Dit heeft dan weer tot gevolg dat de startbanen niet meer begrint zullen mogen zijn maar *geasfalteerd* zullen moeten worden.

De investeringen die daartoe vereist zijn, zullen evenwel mettertijd worden gecompenseerd door de vermindering van de onderhoudswerken (overlading, herprofilering, enz.).

De behoeften van Belgisch-Congo aan vliegvelden voor de geregelde lijnen zijn, over de eerste tien à vijftien jaren, vastgesteld als volgt :

6 *nieuwe vliegvelden* : Aketi, Beni, Bukavu, Faradje, Ikela en Punia.

9 *vliegvelden waar de startbanen verlengd zullen moeten worden* : Bakwanga, Basankusu, Boende, Bunia, Gemena, Kabalo, Kolwezi, Lisala en Manono.

13 *vliegvelden waar de startbanen geasfalteerd zullen moeten worden* : Bakwanga, Basankusu, Banningstad, Boende, Gemena, Inongo, Kabalo, Kongolo, Lisala, Manono, Matadi, Nioki en Tshikapa.

Het ontwerp van buitengewone begroting voor 1960 zal in de meest dringende werken voorzien, met inachtneming van de financiële middelen waarover men normaal zal kunnen beschikken.

VRAAG N^o 3.

Schadeloostelling in geval van ontlusten.

De wetgevende ordonnantie n^o 11/592 van 20 november 1959 bepaalt dat de Congolese gemeenten en gebieden en Belgisch-Congo zelf gehouden zijn tot het herstellen van de schade voortvloeiende uit misdrijven, door gewapende of niet gewapende samenscholingen of bijeenkomsten met geweld of bedreigingen op hun grondgebied gepleegd, hetzij tegen personen, hetzij tegen openbare of private eigendommen.

progressivement le D.C.4 et même le D.C.6, utilisé sur certaines grandes liaisons intérieures.

En matière d'infrastructure, les réalisations du Plan Décennal 1950-1959 permettent une gestion économique du Convair.

Ce ne sont que *quelques aérodromes*, non encore portés par ce plan à leurs caractéristiques finales, qui devrait bénéficier d'allongements peu importants pour pouvoir eux aussi accueillir économiquement cet appareil.

Par contre, de même que tous les autres appareils envisagés, le Convair possède le très grand avantage au point de vue *sécurité*, de disposer d'hélices à pas réversible.

En contrepartie cependant, il en résulte que les pistes ne pourront plus être graveleuses et *devront être asphaltées*.

L'investissement initial que cette condition impose est compensé dans le temps par la diminution des travaux conservatoires (rechargements, reprofilages, etc.).

L'état des besoins du Congo Belge pour les dix à quinze prochaines années, mentionne, au titre des aérodromes d'escaliers régulières :

6 *aérodromes nouveaux* : Aketi, Beni, Bukavu, Faradje, Ikela et Punia.

9 *aérodromes dont les pistes devront être allongées* : Bakwanga, Basankusu, Boende, Bunia, Gemena, Kabalo, Kolwezi, Lisala et Manono.

13 *aérodromes dont les pistes devront être asphaltées* : Bakwanga, Basankusu, Banningville, Boende, Gemena, Inongo, Kabalo, Kongolo, Lisala, Manono, Matadi, Nioki et Tshikapa.

Le projet de budget extraordinaire de 1960 présentera les travaux prioritaires choisis parmi ces besoins compte tenu des moyens financiers normalement escomptés.

QUESTION N^o 3.

Indemnisation en cas de troubles.

L'ordonnance législative n^o 11/592 du 20 novembre 1959 prévoit le dédommagement à charge des communes et circonscriptions congolaises et du Congo Belge lui-même, des dégâts et dommages résultant des infractions commises à l'aide de violence ou de menaces, par des attroupements ou rassemblements, armés ou non armés, soit envers les personnes, soit contre les propriétés publiques ou privés.