

BELGISCHE SENAAT

COMMISSIEVERGADERING VAN 18 JUNI 1935

Verslag van de Commissie van Koloniën belast met het Wetsontwerp houdende de begrooting van Belgisch-Congo en van het Vice-Gouvernement Ruanda-Urundi voor het dienstjaar 1935.

(Zie de n°s 31, 159, 168 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergadering van 29 Mei 1935; n° 103 van den Senaat).

Aanwezig : De heeren VOLCKAERT, voorzitter; BECELAERE, BERNARD, CASTERMAN, GODDING, HANS, LABOULLE, LIPPENS, TEMMERMAN, VAN OVERBERGH, VERCAMMEN en LEYNIERS, verslaggever.

A. — BELGISCH-CONGO.

HOOFDSTUK I.

Ontleding en critisch onderzoek der begrootingsuitgaven.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De gewone ramingen voor het dienstjaar 1935 bedragen :

685,503,116 frank uitgaven;

534,119,635 frank ontvangsten.

De toelichting kenmerkt de begrooting voor 1935 als volgt :

1° de bestuursuitgaven bedragen 202,452,448 frank minder dan in 1930;

2° de ramingen van de Begrooting voor 1935 bedragen 19,458,884 frank minder dan in 1930;

3° de schuld bedraagt 172,993,564 frank meer dan in 1930;

4° de begrooting voor 1935 bedraagt 37,925,647 frank minder dan voor 1934.

* *

Alvorens eenig oordeel te vellen, stelt uw Commissie in hoofdzaak vast dat de begrooting voor 1935 zich met een « schijnbaar » mali van 151,383,441 frank voordoet;

doch dat rekening gehouden met de niet terugvorderbare toelage van 165,000,00 frank door België uitzonderlijk en forfaitair toegestaan, het werkelijk tekort 316,383,441 frank bedraagt;

d. w. z. dat de eigen middelen der Kolonie in 1935 zijn gevallen op 369,119,635 frank, ofschoon, sedert vijftien jaar, het Gouvernement, de Vennootschappen en de particulieren meer dan 10,000,000,000 frank in Congo hebben belegd, voor zijn inrichting en uitrusting.

Om beter het ongewone van de voortdurende daling der ontvangsten van de Kolonie te doen uitkomen, vergelijken wij de ramingen van 1935 met de tot heden gekende inkomsten :

1932		373,177,000	frank gedane ontvangsten (onvolledig);
1931		541,856,000	frank, afgesloten doch niet goedgekeurd.
1930		634,033,000	frank afgesloten;
1929		690,171,590	frank afgesloten;
1928		595,303,161	frank afgesloten;

doch deze vergelijking wordt onrustwekkend wanneer wij naast de ramingen voor 1935 de ontvangsten stellen vóór twintig en vijf en twintig jaar gedaan.

1914		303,287,838	} in franken op coëfficiënt 7 gestabiliseerd.
1913		339,631,908	
1912		441,392,560	
1911		477,955,980	
1910		311,409,595	

en de laatste drie oorlogsjaren :

1918		354,000,000	} in gestabiliseerde franken.
1917		361,338,992	
1916		286,240,451	

In dezen toestand is er zeker iets ongerijmds waarvan uw verslag oorzaak en gevolgen zal trachten uiteen te zetten, in de studie gewijd aan het hoofdstuk « Ontvangsten ».

* * *

Een eerste vaststelling is geboden : over het algemeen en wel in de laatste jaren, moet men erkennen dat de opstellers der begrotingen lofwaardige pogingen hebben gedaan om het chronisch bloedverlies der uitgaven te stelpen.

Bovendien was er onvrijwillige of ontijdige inkrimping der ontvangsten en het tekort liep evenwijdig met deze dubbele poging van bezuiniging.

Het verslag uit naam uwer Commissie in 1934, heeft de inflatie der uitgaven aan de kaak gesteld en daarvan de hoofdoorzaak toegeschreven « aan het gebrek-kig opmaken der begrotingen ».

Het verslag voor 1935 zal trachten te bewijzen, door het onderzoek van enkele gevallen, dat door die uitzetting en inkrimping de *elastische Begrotingen der Kolonie niet meer strooken met haar behoeften noch met haar middelen*.

Eens te meer bevestigt de soepelheid der ramingen voor 1935 de besluiten van het verslag uwer Commissie voor 1934 die luiden : « dat de Kolonie op een voet leeft die niet meer geregeld is volgens hare normale middelen, doch volgens abnormale ontvangsten. »

* * *

De twee begrootingsjaren 1934 en 1935 boeken een globaal tekort van : 673,185,874 frank of 47,7 t. h. van het totaal der ramingen voor beide dienstjaren. Wij weten niet — daar de rekeningen voor deze jaren niet zijn afgesloten — of deze ramingen werden overschreden of nageleefd.

Met zijn twee toelagen van 165,000,000 frank elk, dekt België 49 t. h. van de tekorten 1934-1935.

Het Departement van Koloniën hoopt het saldo, zegge 343,185,974 frank, te kunnen dekken met de winst van de « Koloniale Loterij ».

Wij moeten erkennen dat de Loterij *een tijdelijk lapmiddel is en geen technisch middel* om een crisis op te lossen als die welke de Kolonie doorworstelt.

In twee jaar moet het Departement van Koloniën, om de tekorten van 1934 en 1935 te dekken, 17,159,218 loterijbriefjes plaatsen, die 857,964,900 frank van de reeds berooide middelen onzer bevolking zullen opslorpen.

Objectief beschouwd is de opbrengst van de Koloniale Loterij een geheiligd bezit dat, aan degenen die er over beschikken, de gebiedende verplichting oplegt elke uitgave die niet van vitalen aard is te verwerpen.

De financiële toestand der Kolonie blijft dus ernstig; het staat vast dat de begrotingstekorten die zich sedert 1931 herhalen, zich nog gedurende ettelijke jaren zullen voordoen.

Inmiddels blijft het evenwicht tusschen ontvangsten en uitgaven van Belgisch-Congo het gevoelige punt van het vraagstuk en het tekort wordt steeds moeilijker om op te slorpen.

Uw verslaggever had het onderzoek der ramingen van 1935 willen doen steunen op de ontvangsten en uitgaven gedaan in den loop van het laatste dienstjaar afgesloten op 31 October 1934; doch het was onmogelijk deze inlichtingen te bekomen. De vergelijking der nieuwe ramingen met de verrichtingen van het afgesloten dienstjaar zou daarvan de gegrondheid beter hebben doen inzien.

De Commissie is zoo vrij den wensch uit te drukken dat de Minister van Koloniën voor de volgende dienstjaren de vergelijkende tabellen der geraamde ontvangsten en uitgaven zou volledigen met een derde kolom met vermelding van de uitslagen der ontvangsten en uitgaven in den loop van het laatste afgesloten dienstjaar.

De begroting voor 1935 voorziet :

Aan inkrimpbare uitgaven :

Een vermindering met 23,731,370 frank;

Een vermindering met 6,870,348 frank.

Aan niet-inkrimpbare uitgaven :

Een vermindering der schuld met 21,304,125 frank;

Een vermeerdering der pensioenen met 239,500 frank.

In haar verslag over 1934 heeft de Commissie van den Senaat te veel nadruk gelegd op den stijgenden last der schuld, dat men zich niet over deze vermindering zou mogen verheugen.

De inkrimping met 23,731,370 frank op de inkrimpbare uitgaven is een nieuwe poging tot aanzuivering der inflatie van uitgaven aangeklaagd in uw verslag van 1934.

Behoeden wij er ons echter voor te veel belang te hechten aan het cijfer 202,452,448 frank, dat de vermindering weergeeft van de bestuursuitgaven, voorzien voor 1935, in vergelijking met die van 1930; want binnen hetzelfde begrootingskader stegen de besnoeibare uitgaven van 1914 tot 1930 met 312,733,886 frank. Ongerekend de diensten die er niet meer op voorkomen, zooals :

Scheepvaart, Unatra geworden	15,000,000	papier.
Mijnen, Kilo-Moto geworden	20,000,000	—
Mayumbe, overheidsbedrijf geworden	4,200,000	—
Varia, zagerijen, enz.	2,500,000	—
	41,700,000	

waardoor de werkelijke verhooging stijgt tot 350,000,000 frank in ronde cijfers.

Trouwens het Departement van Koloniën neemt zijn toevlucht tot een begrootingsspijtsvondigheid en neemt voor 1930 tot grondslag, niet de ramingen voor dat dienstjaar die 690,732,121 frank bedroegen, doch de som van 714,963,000 frank, namelijk de gedane uitgaven die dus met 24,229,879 frank de in 1930 voorziene en goedgekeurde uitgaven overschrijden.

Om binnen de perken der ramingen te blijven, dient de vergelijking als volgt gewijzigd :

<i>Tabel der begrootingsramingen.</i>		<i>Tabel zooals het Departement haar voorstelt, blz. 4 van de Begrooting voor 1935.</i>	
Ramingen voor 1930	690,732,121 en niet	714,962,000	gedane uitgaven.
Schuldramingen	122,197,234	125,772,000	— —
	568,534,887	589,190,000	
Ramingen voor 1935	386,737,462	386,737,462	
Vermindering der ramingen	181,797,425	202,452,538	
Ramingen voor 1931	716,869,605	705,705,000	gedane uitgaven.
Schuldramingen	153,890,344	140,639,000	— —
	562,979,261	565,066,000	
Ramingen voor 1935	386,737,462	386,737,462	
Vermindering der ramingen	176,241,799	178,328,837	
Ramingen voor 1932	608,666,921	608,666,921	ramingen.
	181,448,969	156,186,812	gedane uitgaven.
	427,217,952	452,480,109	
Ramingen voor 1935	386,737,462	386,737,462	
Vermindering der vooruitzichten	40,480,490	65,742,647	

Uit een meer omstandig onderzoek blijkt dat wat de ramingen der *besnoeibare uitgaven* betreft, deze laatste

van	fr. 390,519,004, in 1928, stegen tot
	fr. 551,937,887, in 1930, zegge een verhooging
van	fr. 161,418,883
terwijl zij van	fr. 515,937,887, in 1930, daalden
op	fr. 361,000,852, in 1935, zegge een vermindering van
	fr. 190,937,035

Derhalve, zoo het Departement de ramingen voor 1935 had vergeleken met de uitgaven gedaan in 1928 in stede van in 1930, zou de vermindering, waarop het schijnt zich te beroepen, bedragen :

	fr.	202,452,448
min	fr.	161,418,883

zegge	fr.	41,033,565
---------------	-----	------------

En wanneer men de twee *begrootingsramingen* bij elkaar vergelijkt, dan zou de vermindering vallen op

fr.	41,033,565	
min	fr.	24,229,879

zegge fr. 16,803,686. Dit bedrag ontzenuwt eenigszins de lofbetuigingen die men zou geneigd zijn toe te zwaaien.

In opzicht der *gedane uitgaven*,

van	435,158,565 frank in 1928, stijgen zij tot
	573,981,408 frank in 1930

138,822,843 frank verhooging.

Van	573,981,408 frank in 1930, vallen zij op
	394,038,473 frank in 1932, laatst gekend jaar,

179,942,931 frank vermindering.

De inkrimpbare bedragen van 1932, vergeleken met 1935, geven :

aan ramingen	421,215,134 frank;	aan gedane uitgaven	394,038,472 frank;
raming 1935,	361,000,852 frank;	ramingen 1935,	361,000,852 frank.

60,214,282 frank.

33,037,620 frank.

Van 1928 tot 1932 (laatste jaar der gekende gedane uitgaven) doet de vergelijking tusschen de ramingen en de gedane uitgaven uitschijnen dat de ramingen gestadig werden overschreden. Deze toestand wijst op een lichtzinnigheid bij het opmaken der begrootingen of op gemis van bekommering voor het naleven der begrootingsramingen.

Zoo wij, om terug te komen tot de argumentatie van het Departement, de grondslagen nemen in den loop der jaren 1930 tot 1935, bedragen de globale vermeerderingen :

	39,664,925 frank,
en de verminderingen	219,694,050 frank;

verschil in min 180,029,125 frank.

Tabel der verhoogingen en verminderingen van de jaarlijksche uitgaven der inkrimpbare begrootingsramingen.

	Verhooging.	Vermindering.	Inkrimpbaar saldo.
1927-1928	33,568,048	5,937,811	390,519,004
1928-1929	84,345,859	7,071,822	439,902,903
1929-1930	240,848,701	51,692,680	551,937,887
1930-1931	255,347,857	87,944,489	530,285,234
1931-1932	255,555,564	192,146,640	421,215,134
1932-1933	269,498,489	215,565,262	411,739,472
1933-1934	273,643,278	247,894,860	377,861,864
1934-1935	280,513,626	271,386,730	361,000,852

De inkrimpbare gebroottingsramingen voor 1935, vergeleken bij 1934, betee-
kenen een vermindering van 21,304,125 frank en een verhooging van 6,870,348
frank.

Ziehier, in een omstandig voorbeeld, hoe in meer of in min deze begrootings-
afwijkingen worden berekend :

1^o Secretariaat :

Deze post bedraagt . . . fr. 8,856,492 in 1928;
valt op 3,178,874 in 1932,
stijgt tot 6,224,676 in 1933,
om terug te vallen op 4,907,744 in 1935.

Deze rekbaarheid is gewis niet de weerspiegeling van de werkelijkheid of van
de bestendigheid van een zoo belangrijken dienst als het Secretariaat.

Hetzelfde doet zich voor in zake de ramingen die voor 1935 gestegen zijn
tegenover 1934.

Ziehier een voorbeeld :

2^o Verschillende artikelen der uitgaven in Europa :

Deze ramingen bedroegen . . . fr. 8,231,931 in 1928,
stijgen tot 11,705,225 in 1930,
vallen op 3,796,710 in 1934,
om terug te stijgen tot 3,892,450 in 1935,

terwijl een begrootingsspitsvondigheid te meer (art. 23, litt. I, blz. 140 der
begrooting) in de schaduw laat dat een nieuw krediet van 475,000 frank wordt
voorzien bij het Gouvernement-Generaal om te worden uitgegeven door het
Moederland, hetgeen in werkelijkheid het totaal van dezen post opvoert tot
4,367,450 frank voor 1935.

Hetzelfde geldt voor al de andere diensten, zoo op gebied van verminde-
ringen als van vermeerderingen : overal komen dezelfde organieke gebreken
tot uiting.

Vergelijkende tabel der ramingen.

	1914	1930	1934	1935
Algemeen secretariaat.	4,061,890	15,529,210	8,640,914	10,315,692
Secretariaat.	1,855,900	6,242,233	4,932,626	4,907,744
Onderwijs	4,156,250	25,624,802	16,889,281	15,971,653
Volksgezondheid	6,476,302	95,117,557	64,526,529	60,866,417
Territoriale dienst.	57,761,277	88,006,981	75,866,022	70,424,845
Contrôle.	—	—	1,277,359	1,250,077
Weermacht.	44,313,800	89,243,133	48,137,295	51,459,767
Scheepvaart.	3,744,965	22,463,681	11,726,847	12,087,524
Landbouw	11,911,200	28,223,852	26,168,667	25,856,028
Vervoer.	2,577,065	10,466,250	10,228,013	10,345,483
Openbare werken	3,661,000	55,050,956	29,586,623	24,200,806
D. T.	13,923,000	7,666,091	7,711,043	8,225,814
Posterijen	9,546,362	19,799,556	13,237,075	10,498,616
Financiën	23,630,110	26,581,935	14,873,935	13,805,056
Douanen				
Economische Zaken	8,732,794	15,204,857	5,903,543	5,337,367
Gronden.				
Eerediensten, Weldadigheid	5,557,020	4,584,726	3,355,220	3,626,787
Parketten, rechtbanken	13,079,560	18,305,849	16,621,475	15,322,065
Gevangenen	2,517,200	7,792,175	6,805,614	5,597,975
Dienst Europa.	2,542,092	11,171,125	3,796,710	3,833,180
Drukkerij	705,145	1,334,316	757,083	769,956
Onwaarden.	1,666,000	3,635,000	6,820,000	5,798,000
Schuld	97,109,915	122,197,234	320,069,689	298,765,564
Pensioenen.	10,509,800	16,497,000	25,497,200	25,736,700
	338,857,099	690,383,121	723,428,763	685,503,116

De Commissie vestigt de bijzondere aandacht van den Minister op de zeer uitgesproken strekking der diensten, die gedurende jaren ongerekend hebben uitgegeven, om opnieuw het tijdperk der stijgende uitgaven te openen. De eenige regelingen die ter zake dienen toegepast kunnen worden samengevat in den geest van bezuiniging en de strenge naleving van de begrootingswet.

Het personeel en de daartoe bestemde uitgaven (wedden, vergoedingen en reiskosten, zonder inbegrip van de jaarlijksche toelage aan de Sabena) vergen 50 tot 55 t. h. der vooruitzichten.

De drie onderstaande tabellen geven die ramingen weer van 1928 tot 1935, in vergelijking tot de ramingen der besnoeibare uitgaven.

TABEL N^r I. — *Tabel der ramingen per wedde, vergoedingen en reiskosten in verband met de besnoeibare saldo's der vooruitzichten, na aftrek van de ramingen der schuld en der pensioenen.*

	Ramingen.	Imkrimpbaar saldo.	Wedden.	Vergoedingen	Reizen.	Totaal.
1928	521,241,155	390,519,004	98,673,380	77,619,149	27,142,947	203,435,476
1929	574,810,492	439,902,903	200,673,537	1,463,751	31,934,921	234,072,209
1930	690,732,121	551,937,887	217,388,803	37,194,389	35,208,979	289,792,171
1931	716,869,605	530,285,234	211,173,754	36,004,909	34,828,497	282,007,160
1932	608,666,921	421,215,134	163,405,302	19,653,444	30,763,695	213,822,441
1933	725,757,940	411,739,472	161,349,226	17,835,513	30,265,735	209,450,474
1934	723,428,763	377,861,864	144,862,602	11,295,900	33,155,600	183,065,202
1935	685,503,116	361,000,852	142,749,190	11,123,400	27,079,500	180,951,090

TABEL N^r II. — *Tabel der globale ramingen voor wedden, vergoedingen en reiskosten.*

	Wedden.	Vergoedingen.	Reizen (Sabena niet inbegrepen.	(Met Sabena),
1928	98,673,380	77,619,149	27,142,947	32,142,947
1929	200,673,537	1,463,751	31,934,921	39,434,921
1930	217,388,803	37,194,389	35,208,979	41,208,979
1931	211,173,754	36,004,909	34,828,497	43,328,497
1932	163,405,302	19,653,444	30,763,695	41,163,695
1933	161,349,226	17,835,513	30,265,735	39,327,367
1934	144,862,602	11,295,900	33,155,600	39,820,600
1935	142,749,190	11,123,400	27,079,500	33,514,794

TABEL N^r III. — *Gemiddelde quotienten van voormelde uitgaven per agent.*

	Getal-sterkte (*)	Quotient (Wedden)	Quotient (Vergoedingen)	Quotient (Reizen)	Quotient. (glob. uitg.)	Reizen Sabena.
1928	2771	(periode van weddeverhooging)				5,000,000
1929	2916					7,500,000
1930	3033	71,674	12,263	11,608	95,546	8,000,000
1931	3056	69,104	11,781	11,396	92,607	8,500,500
1932	2581	63,310	7,615	11,919	82,849	10,400,000
1933	2492	64,747	7,157	12,145	84,049	9,061,632
1934	2242	64,613	5,020	14,780	86,112	6,665,000
1935	2244	63,613	4,957	12,067	80,638	6,435,294

* Met aftrek van het geestelijk personeel en van het personeel van het stadsdistrict Leo.

Dit alles noopt ons tot een zeker aantal meer bijzondere opmerkingen, die wij achtereenvolgens zullen maken.

Eerste opmerking.

De dienst van het verkeerswezen, werd vóór 1929 bestuurd door den Dienst der Openbare Werken en vergde geen blank personeel buiten dit dat gehecht was aan het bestuur.

In 1928 bedroeg de begrooting van den Dienst van het Verkeerswezen 8,894,052 frank waarvan 5,000,000 frank retributie aan de Sabena voor vervoer gedaan voor rekening van de Kolonie.

759,910 frank voor materieel van de verzendingsdiensten der Oostprovincie.

717,112 frank voor het blank personeel (schippers) (marine van Beneden-Congo).

2,048,175 frank materieel enz., taxes enz., varia en inzonderheid voor de marine van Beneden-Congo.

219,355 frank loonen der Congoleesche arbeiders.

149,500 frank, varia.

In 1929, stijgt de begrooting van den Dienst van het Verkeerswezen, alsdan bestuurd door het personeel van de marine, tot 10,924,000 frank waarvan 7,500,000 frank toelage voor de Sabena.

In 1930 bedraagt de begrooting 10,252,200 frank waarvan 6,000,000 frank voor toelagen aan de Sabena en 4,250,000 frank voor de verbinding Congo-België. Het scheepvaartpersoneel verdwijnt en de dienst telt nog enkel zeven inlandsche klerken, waarvoor de uitgave 60,300 frank bedraagt.

In 1931, stijgt de begrooting tot 18,286,203 frank. Het scheepvaartpersoneel van 1928 en 1929 en het inlandsch personeel van 1930 wordt vervangen door 22 militairen, 5 kapiteins-commandanten, kapiteins, luitenanten en onderluitenanten, 17 adjudanten-wapenmeesters, adjudanten wapenmakers en aspiranten.

De kosten voor het blank personeel bedragen 1,810,077 frank.

In 1930 en 1931 kwam er verzet tot uiting tegen de hoge getalsterkte van de weermacht. Om dit te verhelpen heeft men er zich mede vergenoegd de begrooting van verkeerswezen merklijk te verhoogen met daarop 22 militairen van de beknibbelde getalsterkte te doen overgaan.

In Congo zijn er overal private vervoerbedrijven. Was het dan noodig een dienst tot stand te brengen waarvan het nut zeer betwistbaar is omdat de private vervoerbedrijven werk noodig hebben. Daar ligt een bron van bezuinigingen. En zelfs zonder er de afschaffing van te verwezen, zou het bestuur van Openbare Werken zich met dezen dienst zeer goed kunnen belasten, zonder zijn personeel te verhoogen, zooals vroeger het geval was.

Tweede opmerking.

Onderstaande tabel geeft het procent aan den getalsterkte overeenstemmende met de schaal der volgende wedden.

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
100 tot 300,000 .	3.92 t. h.	10.08 t. h.	6.48 t. h.	8.05 t. h.	6.51 t. h.	7.73 t. h.	11.44 t. h.
80 tot 100,000 .	6.76 —	14.48 —	14.21 —	6.95 —	7.10 —	7.79 —	16.34 —
60 tot 80,000 .	34.61 —	30.94 —	32.66 —	28.76 —	36.95 —	28.59 —	28.66 —
40 tot 60,000 .	54.71 —	44.50 —	46.65 —	56.24 —	49.44 —	55.89 —	43.56 —

Deze percentages toonen ten duidelijkste een volledig gemis aan evenwicht aan. Het gebrek van methode kost duur en beïnvloedt de begrooting op nadeelige wijze.

Het percentage van 1929 was veruit het beste. De wanverhouding der kaders in de gemiddelde wedden veroorzaakt een verhooging van 13 tot 15 t. h.

Een betere gelijdelijke verdeling, minder meerderen en meer ondergeschikten, zou een bezuiniging mogelijk maken van 10 tot 12 miljoen frank op grondslag van 1929.

Voor het bestuurskader, doet zich hetzelfde voor wat de graden betreft.

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Afdeelingshoofden tot secretaris generaal. . . .	14.7 t. h.	18.5 t. h.	16.4 t. h.	19.3 t. h.	17.5 t. h.	23.9 t. h.	13.7 t. h.
Onderhoofden tot afdeelingshoofden.	50.7 t. h.	34.0 t. h.	34.9 t. h.	36.4 t. h.	37.7 t. h.	34.2 t. h.	40.2 t. h.
Klerken.	34.6 t. h.	47.5 t. h.	48.7 t. h.	44.3 t. h.	44.9 t. h.	41.9 t. h.	46.3 t. h.

Een hervorming is geboden. Door ze uit te stellen verzwaart men nutteloos de begrootingen, want de bezuinigingen kunnen gevonden worden in een beter beheer, zonder zijn toevlucht te moeten nemen tot maatregelen die de billijke belangen van het personeel zouden schaden.

Derde opmerking.

Het gemiddelde der wedden en graden geeft voor :

1930 een quotient van 66,290, het quotient opgeleverd door de begrotingsramingen voorzien zijnde 71,674;

1931 een quotient van 64,919, het quotient opgeleverd door de begrotingsramingen voorzien zijnde 69,104;

1934 een quotient van 61,924, het quotient opgeleverd door de begrotingsramingen voorzien zijnde 64,613;

1935 een quotient van 61,988 (gemiddelde), het quotient opgeleverd door de begrotingsramingen voorzien zijnde 63,613.

Van 1931 tot 1935 werden de wedden met 10 t. h. verlaagd.

Deze verlaging bestaat slechts in feite en kan alleen practisch het totaal der ramingen beïnvloeden indien er een kader bestaat dat de normale verdeling naar verhouding der graden in de bestuurshierarchie eerbiedigt.

Deze verlaging heeft geen invloed meer, de quotienten bewijzen het.

Het is noodig een veiligheidsmarge van 1 tot 2 t. h. te hebben; hier bedraagt zij 8 à 9 t. h., zijnde op de globale wedderamingen 9 tot 10 miljoen frank.

Een begrooting zonder grendel leidt tot verkwisting en wanorde in de financiën.

Vierde opmerking.

De vergoedingen voor het personeel bedroegen : Quotient.

In 1930, 37,194,389 frank, voor een personeel van 3,033.	. . .	12,163
In 1934, 11,295,900 frank,	— 2,242.	. . . 5,020
In 1935, 11,123,400 frank,	— 2,244.	. . . 4,957
In 1914, 3,945,900 frank,	— 1,710.	. . . 2,307

Zooals men het kon vaststellen is er een werkelijke vermindering in vergelijking met de gemiddelde uitgave in 1930, hoewel zij nog het dubbel van die van 1914 overtreft.

Vijfde opmerking.

Tot tweemaal toe hebben de begrotingen verminderingen aangekondigd van de reiskosten voor het personeel, zoowel binnen als buiten de Kolonie.

In 1930 : 35,208,979 frank, personeel : 3,033, quotient : 11,608 frank;

In 1934 : 33,155,600 frank, — 2,242, — 14,780 frank;

In 1935 : 27,079,500 frank, — 2,244, — 12,667 frank;

In 1914 : 6,152,071 frank, — 1,710, — 3,591 frank.

In 1934 was de gemiddelde uitgave dus 40 t. h. hoger dan in 1930, waarvan het quotient het driedubbele van dit van 1914 overschrijdt.

Welnu, men zoekt vruchteloos de redenen die een dergelijke behoefte van reizen zouden billijken. Stellig zijn de reiskosten verhoogd; doch volgens de inlichtingen door uw Commissie verkregen voor 1934 en 1935 benaderen deze prijzen merkelijk die van 1914.

Zulks bevestigt dat er daar verschillende millioenen te bezuinigen zijn en dat een raming van 17 tot 18 millioen ruim zou volstaan voor de behoeften van den dienst, in plaats van de 27 millioen op de begrooting voorzien.

Zesde opmerking.

Boven de 27,079,500 frank voor de reizen voorzien, zijn er de bijzondere uitgaven voor de reizen per vliegtuig : 6 tot 10 millioen frank per jaar.

Ook is een strenge bezuiniging geboden. Zonder de overeenkomst van waarborg te miskennen die ons aan de Sabena bindt, moeten wij zuinig zijn in de uitgave dezer millioenen, die elk jaar slechts een gemiddelde van 300 tot 500 reizen per vliegtuig vertegenwoordigen.

Zevende opmerking.

De wedden en vergoedingen der negers-klerken zijn verminderd met 4 millioen 049,448 frank in verhouding tot 1930, zegge 34.6 t. h.

De getalsterkte bleef ongeveer dezelfde en schommelde tusschen 1,329 en 1,332 bedienden-negers.

Deze verlaging van de massa wedden en vergoedingen van de inlandsche bedienden, is volgens sommige leden der Commissie, *een uiteraard betreurenswaardige maatregel*. Anderen oordeelen dat hij niet overdreven is, gelet op de verlaging der levensduurte en den levensstandaard der negers-klerken. Zij voegen er bij dat de huidige wedde dezer laatsten ongeveer tien maal hoger is dan het gemiddeld loon van een werkmán, hetgeen een hoogere verhouding is dan deze in België.

Op het gegeven oogenblik, inderdaad, dat het Departement van Koloniën voor den eersten keer besloten scheen beroep te doen op de inlanders, leidt de verlaging dezer wedden tot een driedubbel negatieven uitslag : en den opvoeder en den inlander ontmoedigen en de opofferingen nutteloos maken

die de Staat zich heeft opgelegd door de stichting der scholen voor klerken-negers.

Er is echter een andere betreurenswaardige uitslag waaraan de Staat niet blijkt gedacht te hebben en wel dat in den strijd voor de werving van inlanders tusschen den Staat en de Maatschappijen, deze altijd de keuze zullen verkrijgen terwijl de Staat zal moeten genoegen nemen met hetgeen de overigen (zendingen en maatschappijen) niet zullen gewild hebben. En diegenen onder de blanken die nooit erg voor die, nochtans onmisbare hervorming, gezind waren, zullen niet nalaten die minderwaarde aan te halen om te betoogen dat de zwarte klerk niet tegen zijn taak opgewassen is.

Achtste opmerking.

De vooruitzichten voor « materieel en benoodigdheden » zijn in vergelijking met 1931 verminderd met 40,180,986 frank of 50.3 t. h.

De daling der groothandelsprijzen doet er zich bij gelden voor 20 miljoen frank ongeveer of 25 t. h.

De overige was inflatie.

De dienst der Hygiène alleen, koste 31 t. h. in 1930, 31 t. h. in 1935;

De Openbare Werken	—	12	—	20	—
--------------------	---	----	---	----	---

De Weermacht	—	22	—	9	—
--------------	---	----	---	---	---

De Scheepvaart	—	8	—	11	—
----------------	---	---	---	----	---

De overige diensten met inbegrip van Vervoer	27	—	23	—	—
--	----	---	----	---	---

Het vervoer (afgezonderd in de begrooting van 1935)	6	—	—	—	—
---	---	---	---	---	---

Op het eerste gezicht schijnt de vermindering van belang, doch laten wij niet vergeten dat van 1929 tot 1931 de Dienst voor de Hygiène niet de besteding heeft gevonden van 31,700,453-94 fr. aangevraagde kredieten.

Ten slotte, dient de aandacht der Openbare Werken gevestigd op het feit dat een ruimer gebruik van inlandsch materieel een betere aanpassing zou mogelijk maken van de ramingen aan de werkelijke behoeften door de verwezenlijking van nieuwe bezuinigingen.

Negende opmerking.

De vermindering van het loon der inlandsche arbeiders bedraagt 37,981,973 frank van 1930 tot 1935, zegge 49 t. h.

Deze vermindering is niet gelukkig in hetgeen er soms overdreven in was. Een der oorzaken van de onstabiele inkomsten van den Staat in Congo ligt juist, zooals wij het beter zullen zien in het hoofdstuk « ontvangsten », in het gebrek aan geldomloop. Het bezigen van steeds talrijker en rechtmatig betaalde werkkrachten is stellig van dien aard dezen geldomloop te verhoogen, en dit is een der hoofdvoorwaarden van de economische stabiliteit.

Tiende omperking.

Ten slotte heeft de Commissie, in algemeene orde, den wensch geuit te kennen: 1^o den weerslag op heden van de devaluatie op de begrooting van Congo; 2^o het gebruik dat het Gouvernement der Kolonie voornemens is te maken van de opbrengst der her-evaluatie van het goud-inkasso dat de Bank in Belgisch-Congo heeft.

Indien deze sommen, die zonder mogelijke betwisting van het kapitaal, moeten dienen om de Congoleesche schuld te verminderen, verklaart de Commissie zich in beginsel akkoord; voor alle ander gebruik dat het Gouvernement er zou willen van maken behoudt de Commissie van Koloniën van den Senaat haar advies voor tot nadere inlichting.

HOOFDSTUK II.

Ontleding en critisch onderzoek der begrootingsontvangsten.*Tabel der gedane of voorziene ontvangsten.*

	Gedaan.	Voorzien.	Overschot ramingen.
1910	311,409,595	—	—
1911	477,955,980	—	—
1912	441,392,560	—	—
1913	339,631,908	—	—
1914	303,287,838	—	—
1916	286,240,451	—	—
1917	361,338,992	—	—
1918	354,000,000	—	—
1928	595,303,161	521,563,585	— 73,739,576
1929	690,171,590	575,619,000	— 139,255,525
1930	634,033,000	690,810,000	+ 44,580,000
1931	541,856,000	625,860,190	+ 57,609,374
1932	373,177,000	461,352,604	+ 7,785,750
1933	Onbekend	357,736,580	—
1934	Onbekend	366,626,230	—
1935	Onbekend	369,119,675	—

De ramingen van ontvangsten der begrooting van 1935 bedragen 534 miljoen 119,675 frank; dit is een vermindering, voor sommige hoofdstukken, van 15,430,479 frank tegenover het dienstjaar 1934, en voor andere hoofdstukken een vermeerdering van 17,923,924 frank tegenover het dienstjaar 1934.

Wanneer men de toelage van 165,000,000 frank aftrekt, bedragen de ramingen nog enkel 369,119,675 frank; dit bedrag is voor 1935 de begrooting der middelen eigen aan de Kolonie.

Tabel I geeft voor de jaren 1910 tot 1932 het bedrag der gewone ontvangsten gedaan en omgezet in gestabiliseerde franken op basis van den coefficient 7.

Bij den eersten oogopslag is een vaststelling geboden : 20 tot 25 jaar geleden waren de ontvangsten merklijk dezelfde als die voorzien voor 1935.

De begrootingsinkomsten van Congo vinden hoofdzakelijk hun bronnen in :

- I. De personeele belastingen, vier grondslagen (*);
- II. De inlandsche belastingen;
- III. Belasting op de inkomsten uitgekeerd door vennootschappen;
- IV. Evenredig recht : oprichting van vennootschap of kapitaalsverhooging;
- V. Douanerechten, accijnzen en stapelhuizen;
- VI. Opbrengst van de portefeuille;
- VII. Vergunningen voor mijnprospecties (opgenomen in portefeuille sedert 1926).

De volgende tabel geeft voor ieder der voormelde posten het procent aan van zijn respectief belang in de globale begrootingsontvangsten. Er dient opgemerkt dat sommige dezer belastingen werden gevestigd tusschen 1920 en 1930.

	1913	1917	1924	1927	1930	1932	RAMINGEN	
							1934	1935
I.	—	—	1.8 t. h.	10.4 t. h.	4.4 t. h.	6.0 t. h.	5.7 t. h.	5.6 t. h.
II.	28.4 t. h.	28.4 t. h.	16.7 —	9.9 —	18.8 —	22.9 —	22.2 —	22.4 —
III.	—	—	6.1 —	13.5 —	17.9 —	16.9 —	16.2 —	16.2 —
IV.	—	—	—	—	1.2 —	0.4 —	0.3 —	0.26 —
V.	18.5 t. h.	10.8 t. h.	34.5 —	33.2 —	26.6 —	19.6 —	25.1 —	27.9 —
VI.	2.6 —	9.1 —	9.8 —	18.8 —	14.8 —	14.8 —	10.1 —	12.7 —
VII.	12.6 —	26.2 —	14.2 —	—	—	—	—	—
	62.1 t. h.	74.5 t. h.	83.1 t. h.	85.8 t. h.	81.7 t. h.	80.3 t. h.	79.6 t. h.	85.06 t. h.

Het saldo der ontvangsten gedaan van 1913 tot 1932 omvat hoofdzakelijk de opbrengst van :

- VIII. Vervoer en scheepvaart;
- IX. Landbouwprodukten, belasting op landbouw en bosschen;
- X. Statistieken;
- XI. Scheepvaartbelastingen;
- XII. Ivoor en desbetreffende belastingen;
- XIII. Openbare werken, Posterijen, Telegrafie en Dr. T.;
- XIV. Registratie, kadaster, domeinverpachtingen en -verkoopingen;
- XV. Hygiëne en hospitalisatie;
- XVI. Toevallige ontvangsten en andere.

* a) Belasting op de inkomsten verdeeld door de vennootschappen op aandelen die geen zetel in België hebben.

b) Belasting op de inkomsten der vennootschappen, andere dan op aandelen, en der particulieren.

c) Bedrijfsbelasting op de bezoldiging der openbare en private ambtenaren.

d) Bedrijfsbelasting op de baten der schatplichtigen die een vrij beroep uitoefenen.

Volgende tabel geeft het procent van elk dezer ontvangsten in het geheel van de geïnde ontvangsten :

	1913	1917	1924	1927	1930	1932	1934	1935
VIII.	9.5 t. h.	8.7 t. h.	0.38 t. h.	0.52 t. h.	1.5 t. h.	1.8 t. h.	1.4 t. h.	1.1 t. h.
IX.	6.8 —	1.1 —	1.3 —	0.3 —	1.0 —	0.3 —	0.48 —	0.47 —
X.	0.29 —	0.33 —	0.17 —	0.31 —	0.33 —	0.17 —	0.15 —	0.19 —
XI.	0.12 —	0.05 —	0.64 —	0.49 —	0.41 —	0.64 —	0.46 —	0.51 —
XII.	13.6 —	11.0 —	3.1 —	3.5 —	1.2 —	1.7 —	1.7 —	0.58 —
XIII.	1.8 —	1.9 —	4.2 —	6.8 —	6.3 —	5.4 —	5.4 —	4.5 —
XIV.	1.8 —	1.1 —	0.82 —	1.4 —	0.63 —	1.6 —	1.6 —	2.3 —
XV.	de toevallige en allerhande ontvangsten inbegrepen		0.48 —	0.59 —	0.4 —	1.9 —	0.68 —	0.73 —
XVI.	7.79 —	1.32 —	5.81 —	1.29 —	6.47 —	6.19 —	8.53 —	4.56 —
	42.7 t. h.	25.5 t. h.	16.9 t. h.	14.2 t. h.	18.3 t. h.	19.7 t. h.	20.4 t. h.	14.94 t. h.

De in 1977 geïnde ontvangsten bedroegen 361,338,095 frank;

De in 1932 geïnde ontvangsten bedroegen 387,345,533 frank;

De voorziene ontvangsten voor 1935 bedragen 369,119,675 frank.

Deze drie bedragen zijn nagenoeg dezelfde en laten een vergelijkend onderzoek toe naar de verschillende inkomsten waaruit zij gevormd zijn.

PERSONEELE BELASTINGEN, VIER GRONDSLAGEN.

Voor 1913 en 1917, twee bijzonder vaste jaren, zijn de personeele belasting en de inlandsche belasting samengevoegd.

In 1918 heeft de personeele belasting op vier grondslagen 9,675,246 frank, en de inlandsche belasting 85,036,784 frank opgebracht.

In 1917 brachten beide belastingen vereenigd 102,706,422 frank op (gestabiliseerd).

De belastbare stof voor de belasting op vier grondslagen is in 1934 tien tot twaalf maal aanzienlijker dan in 1917 en tijdens de beste jaren hebben deze ontvangsten niet 26,000,000 frank overtroffen.

Een ernstige herziening van de belastbare stof schijnt geboden. De uitslagen van 1924 tot 1931, die de *beste jaren* zijn, beantwoorden slechts van ver aan wat de belasting had kunnen en in het vervolg moet opleveren.

Om dit onderzoek te vergemakkelijken komt het ons wenschelijk voor, dat de begrotingen in de toekomst de ramingen in bijzonderheden aanduiden voor elke der vier grondslagen.

INLANDSCHE BELASTING.

Het totale bedrag van de inlandsche belasting in het totaal der ontvangsten, is nagenoeg onveranderd gebleven van 1913 tot 1932. De geïnde sommen omvatten de opbrengst van de hoofdbelasting en deze van de bijkomende belasting.

		Getelde inboorlingen	
		Mannen	Vrouwen
En 1913	62,555,311	Cijfers der onbekende getelden	
1915	79,676,856	1,648,832	601,509
1917	88,314,751	1,949,737	621,807
1924	53,859,000	2,450,000	?
1927	52,028,370	2,584,208	?
1930	106,883,622	2,779,432	691,333
1932	89,814,230	2,751,469	681,474

De gemiddelde theoretische opbrengst per getelden inboorling bedroeg onderscheidenlijk :

$$\begin{aligned}
 1915 : & \frac{79,676,856}{2,250,341} = \text{fr. 35-40 papier} = \text{fr. 5-05 goud}; \\
 1917 : & \frac{88,314,751}{2,571,555} = \text{fr. 34-34 papier} = \text{fr. 4-90 goud}; \\
 1930 : & \frac{106,883,622}{3,470,765} = \text{fr. 41-56 papier} = \text{fr. 5-93 goud}; \\
 1932 : & \frac{89,814,230}{3,432,443} = \text{fr. 26-16 papier} = \text{fr. 3-73 goud}.
 \end{aligned}$$

Moet worden besloten uit deze cijfers dat de Regeering den inboorling als armer beschouwt in 1932 dan vóór den oorlog?

Neemt men 3 aan als gemiddeld bedrag der conversie van 1918 tot 1927 van de goudwaarde tot de papierwaarde, in verhouding tot den inlandschen levensstandaard, dan kon de opbrengst van de belasting ten minste 2 1/2 tot 3 maal hooger zijn van af 1927, 1 tot 2 maal van 1920 tot 1926, en dit in alle rechtvaardigheid en zonder aan den inboorling een zwaardere opoffering te vragen dan vóór de devaluatie van onze munt.

Doch om objectief te blijven lijkt het ons onmisbaar deze kwestie ook van het inlandsch standpunt te onderzoeken.

In 1930 waren er 360,000 zwarte loontrekkenden, tegen 60,000 in 1917.

Zes en twintig jaar geleden bedroeg de inlandsche productie ongeveer 750,000 ton levensmiddelen en producten, geraamd op 1 milliard gestabiliseerde frank.

In 1933-1934 bereikt de tonnenmaat 9 miljoen met een waarde van 4 tot 5 milliard frank.

De inlandsche veeteelt is vervijfdubbeld en vertegenwoordigt voor 1933 ongeveer 52,500,000 frank.

Wij komen echter tot dit moeilijk te verklaren resultaat : dat in 1914, 1,500,000 getelde inboorlingen gemakkelijk 62,500,000 frank belasting betaalden; dat in 1917, 1,700,000 inboorlingen even gemakkelijk 91,000,000 frank belasting betaalden; terwijl in 1934, 2,750,000 getelde inboorlingen onbekwaam worden geacht 85,000,000 frank belasting te betalen, terwijl, op de gewone en buitengewone begroting, van 1920 tot 1935 de Staat voor het maatschappelijk welzijn van den inboorling 1,500,000,000 frank heeft uitgegeven.

Moet men daarvan afleiden dat de winst van den inboorling in loon en in producten een waardevermindering onderging, ten nadeele van de normale inkomsten waarop mochten rekenen de openbare besturen die ruime uitgaven deden om zijne levensvoorwaarden te verbeteren en zijn productievermogen in hoeveelheid en hoedanigheid te bevorderen?

Om het vraagstuk van al zijn zijden te belichten, wijzen wij er even op dat vóór 1920 de territoriale dienst zich ernstig en bedrijvig bezig hield met de invordering van de belasting, waarvan de opbrengst onder toezicht stond van den controleur van Financiën van het district, die de rollen hield, terwijl de Gouverneur Generaal jaarlijks het bedrag van de belasting vaststelde.

In 1935 bestaat deze administratieve tweeledigheid niet meer. Het is voortaan de districtscommissaris die tevens de belasting bepaalt, haar verhoogt of verlaagt en volledig het beheer waarneemt.

Het ware wenschelijk terug te keeren tot het beginsel van de vaststelling der belasting door den Gouverneur-Generaal volgens de gegevens van den Economischen Dienst en bekrachtigd door den Raad van het Gouvernement Generaal.

Bovendien, mogen wij niet uit het oog verliezen dat, vóór 1920, de Kolonie een minder dicht weggennet had; er waren geen agglomeraties van arbeiders rond de mijn-of landbouwbedrijven als in 1927 en later; de territoriale beambten moesten zich vaker en meer verplaatsen om enkele verspreide schatplichtigen te treffen; zij waren minder talrijk en de stoffelijke bezwaren waarop zij stuitten hadden voor gevolg dat 10 t. h. van de getelde inboorlingen door den tollenaar niet konden worden bereikt.

Wij geven toe dat de levensstandaard slechts gestegen is in de verhouding 4,6 en niet 7; doch zoo men dezen coëfficiënt toepast op de cijfers van 1916, dan zouden de ontvangsten 99,008,628 frank bedragen voor een totaal, als in 1935, van 1,793,639 belastingschuldige mannen en 621,807 vrouwen.

Inmiddels werden al de producten van nijverheid en handel verkocht in gedevalueerde franken, vaak in een verhouding die den *coëfficiënt* 7 overschrijdt.

Sommige leden oordeelen dat de wilst verwezenlijkt door den inboorling niet ten volle het voordeel van den eenen of den anderen dezer coëfficiënten genoot, en dat de gemiddelde verkoopprijs per kilogram, door den inboorling ontvangen voor zijn producten, slechts vertegenwoordigde hetgeen hem vóór 1918 in goudfranken werd betaald, vermenigvuldigd door hoogstens den coëfficiënt 2.

Anderen trekken deze bewering in twijfel en oordeelen dat de prijs, aan de inboorlingen betaald voor hunne producten, steeds heeft geschommeld in verhouding tot den wereldprijs dezer producten, na aftrek der vervoerprijzen tot Matadi, die nooit werden verlaagd in evenredigheid tot de daling der prijzen.

Dit voorbeeld onder velen, in verband met de verschillende producten van den inlandschen oogst, bewijst hoe ongelijk de strijd was en hoe, in zijn uitslagen, hij uitliep op een uitzuigen van den inlandschen producent.

Dezelfde toestand doet zich voor wat betreft de loonen betaald voor landbouw, nijverheid en mijnwezen, waar de verschillen nog veel grooter zijn en aanzienlijk blijven onder elke stijging van de zoo gezegde Europeesche producten.

Daaruit blijkt duidelijk dat, zoo de daling van de prijzen der koloniale producten en van de loonen, handel en nijverheid zwaar treft, de daling de inboorlingen heeft verarmd.

Gelet op dezen toestand, die geen enkel bezwaar oploste, is de Staat overgegaan tot massale verminderingen der vervoertarieven, ten voordeele van de nijverheid en den handel over het algemeen.

Deze verschillende overwegingen leiden tot een eerste vaststelling : bij de toepassing van dezen maatregel heeft iedereen baat gevonden, behalve de Staat en de negers.

Doch zoo wij streng objectief willen blijven, moeten wij erkennen dat, afgezien van sommige bevoorrechten, of enkele groote en machtige organismen die tevens producenten en vervoerders zijn, de middelbare nijverheid en de handel daar geen baat hebben bij gehad, aangezien de verbiedende tarieven van binnen- en vooral buitenlandsch vervoer voor hen een handicap waren.

De ware begunstigden van al deze ontlastingen waren feitelijk de vervoermaatschappijen; een bewijs daarvan is de noteering van katoen, bij voorbeeld, die gevallen was van 30.5 cents in 1924 op 19 cents in 1929, terwijl gedurende hetzelfde tijdsverloop de vervoerkosten kaai-Antwerpen stegen *van 800 frank tot 2,300 frank* per ton.

Men moet dus volstrekt de inlandsche belasting weder aanpassen mits **vooraf** de noodige maatregelen te nemen om de rechten van den inboorling op de opbrengst van zijnen arbeid te vrijwaren.

Op dit ingewikkeld en kiesch terrein is het hoog tijd dat maatregelen van wederaanpassing worden genomen. Het chronisch tekort eischt een besliste tussenkomst vanwege de Regeering om de inkomsten te stabiliseeren.

De thans gekende statistische gegevens bewijzen dat deze stabilisatie van de belasting geleidelijk zou kunnen worden bereikt tegen het jaat 1940, op grond van 3,000,000 getelde volwassenen, die een totaal aan belastingen van 140 tot 150 miljoen betalen.

Het is een feit dat de inlandsche belasting het meest vaste inkomen van de middelen van Congo, zou moeten zijn, *zij moet het index zijn en blijven van de inlandsche productie en van de rendeering van de loontrekkende negers evenals de hefboom van hunne bedrijvigheid*. Een herziening is dus geboden en zij vindt haar rechtvaardiging in de vaststellingen van den Gouverneur-generaal in zijn verslag van 1916, waar hij handelt over de inlandsche belasting :

- « Het dienstjaar 1912 bracht 6,587,375 goud-frank op of 46,111,625 papier-fr.
- « Het dienstjaar 1913 bracht 8,936,473 goud-frank op of 62,555,311 papier-fr.
- « Het dienstjaar 1914 bracht 8,397,853 goud-frank op of 50,784,971 papier-fr.
- « Het dienstjaar 1915 bracht 11,382,408 goud-frank op of 79,676,856 papier-fr.
- « Het aantal getelde belastingschuldigen is aldus gestegen. Van 1,648,832 mannen en 601,509 vrouwen op 31 December 1915, steeg het tot 1,793,639 man-

nen en 621,807 vrouwen, zegge een vermeerdering met 144,807 mannen of 8.87 t. h. en 20,298 vrouwen of 3.37 t. h. die belasting betalen.

» Gesteld het gemiddeld minimumbedrag op 7 frank (goud) en 2 frank (goud) voor de bijkomende belasting, krijgen wij een opbrengst van ruim 14,000,000 frank (goud) = 98,000,000 papierfrank.

» Van deze bedragen moet men aftrekken wat niet kon worden ingevorderd wegens verschillende omstandigheden : dwang, vrijstelling, schatplichtigen welke aan de inzamelaars ontsnappen, enz.

» Zoo wij al de getelde schatplichtigen er konden toe brengen een hoofdbelasting van 12 frank (goud) te betalen, zou de opbrengst de volgende zijn :

21,523,668 frank (goud) = 150,665,676 frank (papier). »

Voor 20 jaar dus schatte de Gouverneur-Generaal een mogelijke ontvangst van 150,665,675 frank voor 2,415,446 getelde schatplichtigen. (Hoofdbelasting en aanvullende belasting).

Wij mogen niet vergeten dat er, in 1935, 2,719,945 mannen de hoofdbelasting schuldig zijn en 400,000 tot 500,000 vrouwen de bijkomende belasting, zegge 3,119,945 tot 3,219,945, en ofschoon de ontvangsten in 1932 89,814,230 papier frank bedroegen, worden de ontvangsten in 1935 slechts op 85,000,000 papier frank geraamd. Wat eens te meer bevestigt wat wij hooger zegden.

BELASTINGEN OP DE VENNOOTSCHAPPEN.

Van 1910 tot 1912 betaalden de vennootschappen patent.

Dit patentrecht bracht op in gestabiliseerde franken :

In 1910	fr.	573,866
In 1911		1,691,745
In 1912		3,408,188

Op dat tijdstip bestond er ternauwernood 1/12 van de vennootschappen in 1930 in Congo gevestigd. Dit patentrecht komt niet meer voor op de begrooting vanaf 1913. Onder een anderen vorm overgenomen, bracht deze belasting sedert 1924 op :

1924.	fr.	18,891,250
1927.		70,956,378
1930.		113,728,656
1932.		62,349,582
1934 ramingen.		61,890,000
1935 »		60,060,000

Deze ontvangst op de begrooting is beslist van zeer onvasten aard.

Zij bedraagt :

1^o de belasting op de bedrijfsinkomsten en treft derhalve bijna al de blanken in Congo;

2^o de belasting op de inkomsten door de vennootschappen verdeeld.

In den tekst van de middelen der begrooting zouden deze inkomsten moeten worden verdeeld in :

1^o belasting op het bedrijfsinkomen;

2^o belasting op het te verdeelen inkomen.

Men zou beter inzien dat de eerste een stevige basis heeft terwijl de tweede uiteraard onzeker is. Een onderzoek is geboden om de middelen op te sporen haar minder onzeker en tevens eenvoudiger te maken.

Een nauwkeurig onderzoek van den finantieelen toestand der koloniale vennootschappen zou toelaten de min of meer groote nauwkeurigheid der balansen te onderscheiden en naar hun juiste waarde de vaste grondslagen te schatten van de afhoudingen op de inkomsten der nijverheids- en handelsbedrijven die in de Kolonie werken en die allen het voordeel van de gouvernementeele bescherming genieten. Dit is stellig geen verwijt voor den bijzonderen Aanslagdienst.

Het maatschappelijk en obligatair kapitaal van de Koloniale Vennootschappen kan op 9,200,000,000 frank geraamd worden. Een vaste belasting zou een stabielen grondslag van ontvangsten opleveren. Om volledig te zijn dient er echter op gewezen dat er reeds een belasting bestaat op het maatschappelijk en obligatair kapitaal van de ter Beurs genoteerde koloniale vennootschappen.

Bij voorbeeld : een belasting van $1/2$ t. h. op dit kapitaal zou 46 miljoen frank opbrengen; een belasting van $3/4$ t. h. 69 miljoen; een belasting van 1 t. h. 92 miljoen.

Een lichte belasting op uitgedeelde inkomsten zou slechts gelden als kenteken van welvaart; zij zou dus de kolonie het voordeel bezorgen van gunstige economische toestanden zonder de inkomsten te ontwrichten wat, oorzaak van mali is. Thans bedraagt de belasting 22 t. h. op het inkomen.

EVENREDIG RECHT OP DE SAMENSTELLING OF DE VERHOOGING VAN HET KAPITAAL DER VENNOOTSCHAPPEN.

Het evenredig recht op de samenstelling of de verhooging van het kapitaal der Maatschappijen op aandelen, met beperkte aansprakelijkheid, dagteekent van na den oorlog. Het verschijnt voor den eersten keer in de begrooting van 1930.

In 1930 werd 7,372,540 frank geïnd;
In 1932 werd 1,717,148 frank geïnd;
In 1934 werd 1,250,000 frank voorzien;
In 1935 werd 1,000,000 frank voorzien.

De meeste Vennootschappen werden opgericht vóór 1930; derhalve zou in de begrooting dit artikel moeten gesplitst worden in :

- 1^o evenredige rechten op de samenstelling van vennootschappen;
- 2^o rechten op de kapitaalsverhooging.

Sedert haar oorsprong (1930) brengt die belasting meer op door de kapitaalsverhoogen dan door de oprichting van nieuwe vennootschappen.

Deze ontvangst is niettemin zeer onzeker en geheel onvast. De toepassing van een belasting in verhouding tot het belegd kapitaal zou er de verbetering van zijn.

TOL-, ACCIJS EN STAPELRECHT.

De tol-, accijs en stapelrechten hebben opgebracht :

	in 1913.	. . .	57,483,462.
	in 1917.	. . .	39,278,225
	in 1924.	. . .	108,833,250
	in 1927.	. . .	174,628,123
	in 1930.	. . .	169,147,960
	in 1932.	. . .	76,991,450
ramingen	in 1934.	. . .	95,917,000
»	in 1935.	. . .	100,000,000

Het gouvernement generaal van Congo heeft de taxe op den uitvoer opnieuw ingevoerd.

De taxes op de mijnproducten werden verhoogd, al de invoerrechten integendeel werden met 40 tot 50 t. h. verlaagd.

Bijgaande tabel geeft de beweging der tolontvangsten van 1912 tot 1933 :

De *uitvoerrechten* brachten op voor de jaren :

	1930	1931	1932	1933
Ontvangsten . .	35.457,960	23,665,646	12,399,755	11,584,526
Uitgevoerde tonnen- maat	340,317 ton	272,317 ton	206,240 ton	269,064 ton
Waarde van den uitvoer . . .	1,511,490,871 fr.	1,104,045,231 fr.	667,922,436 fr.	658,348,150 fr.
Waarde per uitge- voerde ton . .	4,441 fr.	4,039 fr.	3,446 fr.	2,446 fr.
Gemiddeld recht per ton	104.—fr.	86.50 fr.	60.12 fr.	43.05 fr.
Gemiddeld procent.	2.34 t. h.	2.14 t. h.	1.74 t. h.	1.76 t. h.

Invoerrechten.

	1930	1931	1932	1933
Ontvangsten . .	129,746,839 fr.	85,287,281 fr.	52,774,072 fr.	48,415,463 fr.
Ingevoerde tonnen- maat	712,286 ton	356,640 ton	182,878 ton	133,381 ton
Waarde van den in- voer	1,581,315,177 fr.	961,891,851 fr.	464,631,939 fr.	389,358,885 fr.
Waarde per inge- voerde ton . .	2,220 fr.	2,697 fr.	2,540 fr.	2,919 fr.
Gemiddeld recht per ton	182-16 fr.	239-14 fr.	288-57 fr.	362-97 fr.
Gemiddeld procent.	8.2 t. h.	8.9 t. h.	11.3 t. h.	12.4 t. h.

De inlandsche gewassen voortkomende van pluk en geleide cultuur vertegenwoordigen :

18.2 t. h. van het in 1934 uitgevoerd totaal;
27.2 t. h. van het in 1935 uitgevoerd totaal.

De mijnproducten komen in de uitvoerrechten voor met het grootste procent zoowel op het volumen als op de waarde van de uitgevoerde tonnemaat.

	1930	1931	1932	1933
Totale uitgevoerde waarde . . .	1,511,490,871 fr.	1,104,045,231 fr.	667,922,436 fr.	658,348,150 fr.
Mijnproducten . .	1,012,823,277 fr.	778,506,712 fr.	397,548,387 fr.	357,649,683 fr.
Hetzij . .	67 t. h.	70 t. h.	60 t. h.	54 t. h.
Allerlei producten .	408,667,594 fr.	325,538,529 fr.	270,374,049 fr.	300,698,467 fr.
Hetzij . .	33 t. h.	30 t. h.	40 t. h.	46 t. h.
Ton erts . . .	154,109 ton.	124,814 ton.	60,490 ton.	96,175 ton.
Ton allerlei . . .	186,208 ton.	148,503 ton.	145,750 ton.	172,889 ton.
Waarde ton. erts .	6,572 fr.	6,327 fr.	6,572 fr.	3,718 fr.
Waarde ton. allerlei.	2,677 fr.	2,124 fr.	1,855 fr.	1,739 fr.

In 1934-1935 wijzen tonnenmaat en waarde een zekere verhooging aan die echter te onvast en te onzeker is om een vaste ontvangst op te maken.

Deze tabellen laten toe voldoende nauwkeurige vaststellingen te doen om er nuttige aanduidingen uit te putten.

Wij stellen vast dat alle uitvoerproducten, de mijnproducten zoowel als de andere, ernstig aangetast zijn. Zeker, de toekomst wijst op verbetering; doch met hoop wordt niet het begrotingsevenwicht hersteld; men moet zich dus bij de feiten houden.

Behalve het goud van de Kolonie, waarvan de prijzen met 43 t. h. verhoogden, van 23,500 tot 33,500 frank per kilogram, tengevolge van de devaluatie, ondergaan de andere kostbare ertsen evenals de arme ertsen een gevoelige vermindering: van 1930 tot 1933 (zonder het goud) zinkt de gemiddelde waarde per ton van 6,289 frank in 1930 op 2,068 frank in 1933, hetzij een devaluatie van 66 t. h.

De devaluatie van de verschillende producten bedraagt: van 2,677 frank in 1930 op 1,739 frank in 1933, hetzij 35 t. h.

De waardevermindering van 66 t. h. op de mijnproducten is des te ernstiger daar zij het belangrijkste volumen uitmaken van de belastbare stof op tolgebied.

De handel in landbouw- en allerhande producten brengt kritiek uit op de wederinvoering van de uitvoerrechten op de gewassen van de Kolonie en stelt de vraag of zij volstrekt gewettigd is door de hoogdringendheid.

Hij neemt nochtans aan dat de financieele tusschenkomst van het Moederland ten gunste van Congo een groote last is, en begrijpt dat het Gouvernement tracht er een einde aan te stellen namelijk door herziening van de tolbelastingen.

Wij hebben echter gezien dat deze belasting zeer gering is voor de gewassen en andere producten. In deze voorwaarden is het moeilijk aan te nemen dat de opofferingen steeds moeten gedaan worden door het Gouvernement en door

België; waarom zou de verlichting die de handel verwacht niet elders kunnen gevonden worden en namelijk :

- 1^o in een beter beheer van de zaken die deze producten uitvoeren;
- 2^o in een vermindering van de vervoertarieven van de plaats van herkomst naar de vertrekhaven;
- 3^o in een betere rendeeing van de veredelde teelten en het aanwenden van zoo goed mogelijk geschoolde arbeiders, veeleer wat de hoedanigheid dan wat het aantal betreft;
- 4^o in een betere algemeene rendeeing dank zij een grootere bevoegdheid van de leiders;
- 5^o in een vermindering van de algemeene onkosten in Europa;
- 6^o in een minder dure inpakking;
- 7^o en vooral in een goedkooper vervoer ter zee, enz.

De inspanning van de voortbrengers en van de tusschenpersonen moet in de eerste plaats gericht zijn op de verlichting van den kostenden prijs. Deze werkwijze zal rationeeler en rechtvaardiger zijn dan op regeeringstusschenkomst te rekenen : het begrootingsevenwicht mag niet eindeloos in gevaar gebracht worden door het gebrek aan evenwicht in de zaken.

Wij moeten overigens terugdenken aan de jaren van voorspoed die van 1920 tot 1934 een nijverheids- en handelswinst opleverden van 5,485,000,000 frank, terwijl voor hetzelfde tijdperk de meeste begrotingen met een tekort sloten.

De toepassing van een geleidelijk dalende tolbelasting in verhouding tot de uitgevoerde tonnenmaat kan steunen :

- 1^o op een verhooging der invoerrechten op de producten die niet aan een volstreckte noodzakelijkheid beantwoorden;
- 2^o op een verhooging van de invoerrechten op de producten die men ter plaatse kan winnen door organisatie van hun productie;
- 3^o op een verhooging van de taxe op het goud waarvan de prijzen met 43 t. h. zijn gestegen terwijl de kostende prijs niet voor lang met 10 t. h. zal stijgen;
- 4^o op een belasting van de andere ertsen in verhouding tot hun exploitatiemogelijkheden.

De geleidelijk dalende belasting zal aansporen tot verhooging der productie en de verhooging van de ontvangsten bij den uitvoer zal vergoeden voor de ontlasting.

Daaruit zal een stabilisatie van de tolontvangsten voortvloeien met een lichte jaarlijksche verhooging indien de berekening van de belastingen en ontlastingen goed is vastgesteld. Wij moeten er overigens rekening mede houden dat de waarde van den uitvoer door het Gouvernement vastgesteld betwistbaar is : deze waarde zou 35 t. h. lager zijn dan de werkelijke waarde.

Een reservekas zou worden gespijsd door afneming van een zeker procent op de ontlastingen, indien de batige uitslagen de grens van de stabilisatie overtroffen; deze reservekas zou geleidelijk de uitvoerpremie op de uitgevoerde hoeveelheid en vooral de uitgevoerde hoedanigheid betalen.

Tot besluit stelt de Commissie eenparig voor specifieke rechten samen met rechten *ad valorem* in te voeren. Zekere koopwaren zouden *ad valorem* belast worden indien zij een bepaalde waarde overtreffen; zij zouden onderhevig zijn aan specifieke rechten indien hun waarde lager is. De specifieke rechten

zouden hoog genoeg zijn om de goederen van abnormaal lage prijs een belasting op te leggen die nagenoeg overeenstemt met deze van de rechten *ad valorem* op de niet in waarde verminderde goederen.

OPBRENGST VAN DE PORTEFEUILLE.

De portefeuille bracht op :

1910	. . fr.	28,990,024	
1913	. . .	47,294,450	15.2 t. h. der ontvangsten
1917	. . .	94,855,173	35.3 t. h. —
1924	. . .	75,845,000	20 t. h. —
1927	. . .	99,175,858	Kilo-Moto begrepen in de portefeuille
			18.8 t. h. der ontvangsten.
1930	. . .	93,940,140	14.8 t. h. —
1932	. . .	55,643,533	14.8 t. h. —

Er wordt voorzien voor :

1934	. . .	38,362,280	10.1 t. h.
1935	. . .	46,943,219	12.7 t. h. —

Men moet toegeven dat de portefeuille, voor de Kolonie, al te nauw verbonden is met het economisch leven dan dat zij een vast bestanddeel kan zijn voor het evenwicht harer begrooting.

* * *

Wij hebben de bijzonderste artikelen der begrooting van de middelen der Kolonie onderzocht ; zij vormen de belangrijkste massa der begrooting.

Gaan wij thans over tot het onderzoek der minder belangrijke ontvangsten.

VERVOER EN SCHEEPVAART.

Op de vooroorlogsche begrootingen omvatten de ontvangsten van het vervoer: de ontvangsten van den Mayumbespoorweg;

de ontvangsten van de Scheepvaart;

de ontvangsten van het dragen en van de karavanen;

de ontvangsten van den sleepdienst te Léo-station.

Deze ontvangsten, gevoegd bij die van de scheepvaart voor de na-oorlogsche begrootingen, kunnen dus vrij gemakkelijk worden vergeleken tot aan het dienstjaar 1927, waar de begrooting van vervoer werd afgescheiden van die der scheepvaart.

Ziehier de globale ontvangsten :

Vervoer en scheepvaart	1913	. . fr.	28,515,396
	1917	. . .	31,596,845
	1924	. . .	1,202,600
	1927	. . .	2,749,993
	1930	. . .	9,424,866
	1932	. . .	6,979,634
Ramingen	1934	. . .	5,189,410
»	1935	. . .	3,952,840

De Marine van Opper- en van Beneden-Congo is sedert 1924 overgegaan in handen van een vennootschap die is geworden de « Unatra » en wier titels zich bevinden in de portefeuille der Kolonie.

De daaraan verbonden inkomsten zijn even onbestendig als de portefeuille in haar geheel.

De dienst van het vervoer vindt zijn ontvangsten :

1^o in het verhuren van voertuigen aan den dienst van het autovervoer (terugbetaling der kosten van verplaatsingen gedaan door middel van deze voertuigen en verschillende ontvangsten);

2^o in het vervoer ingericht per auto, sloep of prauw, en verschillende daarmede verband houdende ontvangsten.

De ontvangsten onder dezen vorm bedragen :

5,724,250 frank	voor 1924
1,785,427 —	— 1927
6,860,745 —	— 1930
4,572,900 —	— 1932
3,819,410 — ramingen	— 1934
3,275,840 — —	— 1935

De dienst van de scheepvaart of hydrografie boekt de volgende ontvangsten wegens verstrekking van werkkrachten, verkoop of verhuring van materieel, levering van brandstof aan particulieren. Opbrengst van het vlottend dok, verhuring van materieel en verschillende ontvangsten van de marine van Beneden-Congo :

	1924 fr.	609,000
	1927	964,566
	1930	5,140,139
	1932	3,217,387
Ramingen voor	1934	1,370,000
—	1935	677,000

In den loop van het critisch onderzoek der uitgaven, vestigen wij de aandacht op de kosten van den dienst van het vervoer, wiens ambtsbevoegdheden gemakkelijk zouden kunnen worden overgelaten aan het privaat initiatief. Daaruit zou er een bezuiniging voortvloeien, vermits de voor 1935 voorziene uitgaven 3,910,189 frank bedragen tegen een voorziene ontvangst van 3,275,840 frank.

Een dusdanige dienst kon gewettigd zijn toen de Regeering, bij gemis van privaat initiatief, 20-25 jaar geleden, al de diensten van openbaar nut moest op zich nemen. Thans is deze dienst niet meer gewettigd. Men moet het privaat initiatief laten begaan en men zou daaraan het materieel kunnen afstaan.

De hydrografische dienst omvat de studie en de bebakening der stroomen en rivieren, het loodswezen en het toezicht over de scheepvaart.

Hij exploiteert ook het vlottend dok, terwijl de exploitatie van de haven van Leo werd geconcedeerd alsook de scheepswerf.

Deze dienst zou zijn ontvangsten kunnen stabiliseeren door een herziening der taxe op de tonnenmaat der schepen varende op de stroomen en rivieren waarop hij de bebakening inricht en de scheepvaart controleert.

In 1920 waren er op den bovenstroom en zijn bijrivieren 113 stoomschepen.

In 1930 zijn er op den bovenstroom en zijn bijrivieren 308 stoomschepen en

573 schepen met een tonnenmaat van 61,615 ton. Bovendien worden er zoowat 25 havens geëxploiteerd.

De wederaanpassing der havenrechten en der rechten op de stroomscheepvaart, gesteund op de tonnenmaat, zou een vaste ontvangst van 7 tot 10 miljoen frank kunnen verzekeren.

Deze rechten zijn volkomen gewettigd, vermits de Staat, van 1927 tot 1932, 4 tot 500 miljoen frank heeft uitgegeven voor de scheepvaart en de uitrusting der havens.

LANDBOUWPRODUCTEN, BELASTINGEN OP LANDBOUW EN BOSSCHEN.

De verkoop der landbouwproducten bracht op :

	in 1913 . . . fr.	20,328,828
	— 1917	4,091,003
	— 1924	4,231,500
	— 1927	1,487,714
	— 1930	6,105,641
	— 1932	1,206,902
voorzien voor	1934	1,854,240
—	— 1935	1,738,768

Het is bijna zeker dat deze ramingen niet zullen worden bereikt. Deze ontvangst is onvast en bijkomend, daar de dienst van den landbouw essentieel een dienst van opvoeding en opleiding is.

STATISTIEKEN.

De ontvangsten van statistieken bedroegen respectief :

	in 1913 . . . fr.	937,358
	— 1917	1,207,696
	— 1924	556,315
	— 1927	1,935,564
	— 1930	2,113,298
	— 1932	687,808
voorzien voor	1934	660,000
—	— 1935	700,000

Een wederaanpassing is geboden; immers, deze ontvangst zou ongeveer 3,500,000 frank in 1930 hebben moeten bedragen. Betrekkelijk vaste ontvangst die de economische beweging volgt :

IVOOR.

Verkoop en verschillende belastingen op ivoor.

Ontvangsten in	1913 . . . fr.	41,012,356
—	1917	40,000,191
—	1924	9,910,250
—	1927	13,612,198
—	1930	7,326,419
—	1932	6,924,636
voorzien voor	1934	2,227,000
—	1935	2,483,675

Onvaste ontvangst, meer wegens de prijsschommelingen dan wegens gebrek aan stof. De ivoorproducten kunnen in de begroting van 's Lands Middelen slechts worden beschouwd als een bijkomende en zeer veranderlijke ontvangst.

OPENBARE WERKEN, POSTERIJEN EN TELEGRAFIE, TELEFONIE EN D. T.

Destijds waren de ontvangsten van openbare werken en D. T. samengevoegd. Telegrafie en telefonie zijn naderhand overgegaan tot D. T. Van jaar tot jaar ondergaan de ontvangsten dus de gevolgen van deze wijziging.

De ontvangsten van den postdienst bedroegen :

in 1913 . . fr.	5,756,030	(telegrafie en telefonie inbegrepen).		
1917 . . .	7,142,023	—	—	
1924 . . .	12,545,750	—	—	
1927 . . .	18,558,000	—	—	
1930 . . .	26,158,144	—	—	
1932 . . .	16,552,670	—	—	
raming voor 1934 . . .	9,285,000	zonder	—	
— 1935 . . .	8,953,000	—	—	

De dienst van telefonie, telegrafie en D. T. voorziet :

voor 1934 . . .	9,100,000 frank.
voor 1935 . . .	5,928,000 frank.

Zonder te onderzoeken of de inrichting van dezen dienst van tele-verbindingen, waarin D. T., telegrafie en telefonie (deze laatste werken bijna altijd in de postkantoren met het personeel van dezen dienst) al of niet gewettigd is, zijn de post-ontvangsten van telegrafie en telefonie een vaste ontvangst, op voorwaarde dat de uitgaven normaal zijn.

Dikwijls worden ontvangerijen en onder-ontvangerijen opgericht die later moeten afgeschaft worden, terwijl zekere postkantoren aan reeds gevestigde particulieren kunnen toevertrouwd worden.

Een verlaging van de posttaxe moet overwogen worden; het is zeer waarschijnlijk dat een verhooging der ontvangsten er het gevolg zal van zijn.

Voortaan zouden de begrotingen de ontvangsten en uitgaven moeten voorzien van :

Postdienst;
Telegrafie en Telefonie;
D. T.

Zooals wij zegden, kennen wij de ontvangsten niet van de D. T. waarvoor wij hebben uitgegeven en nog steeds veel uitgeven.

Een openbare dienst moet geen winst boeken; doch hij moet ten minste zijn uitgaven en de delging van de vastgelegde kapitalen dekken.

ONTVANGSTEN VAN OPENBARE WERKEN.

Van 1910 tot 1920 had deze dienst geen eigenlijke ontvangsten. De afstand van materieel of de opbrengst van een voor derden uitgevoerd werk werd gevoegd bij de ontvangsten van den dienst van financiën die er de contrôle en de inning van verzekerde.

Van 1924 tot 1932 staan de gedane ontvangsten op de begrootingen vermeld :

1924 fr.	722,750
1927	6,775,000
1930	14,358,913
1932	4,177,624 met inbegrip van deze der D. T.

Voorzien voor :

1934	2,419,210 plus 9,285,000 voor de D. T. en telegraaf en telefoon.
1935	1,985,784 plus 8,953,000 voor de D. T. en telegraaf telefoon.

Stippen wij aan dat de openbare werken en de D. T. in 1932, 4,177,624 fr. ontvangsten boeken.

De telegraaf en de telefoon worden onttrokken aan de Posterijen, wier ontvangsten derhalve dalen met 7,267,670 frank.

De dienst der openbare werken ontdaan van de ontvangsten der D. T. daalt van 4,177,624 frank in 1932 gedane ontvangsten op 2,419,210 frank ramingen in 1934.

1,758,414 frank.

Aan den dienst der D. T. worden de telegraaf en de telefoon toegevoegd en in 1934 worden 9,285,000 frank ontvangsten voorzien.

Welnu, 1,758,414 frank gaan over naar de D. T., aan de openbare werken onttrokken;

7,267,670 frank gaan over naar de D. T., aan de Posterijen onttrokken.

9,026,084 frank en de D. T. voorziet voor het eerst haar eigen ontvangsten op 9,285,000 frank.

Deze begrootingsspitsvondigheid zou niet mogen gedoogd worden; men kan er uit besluiten dat de dienst van de D. T. zoo kleine ontvangsten deed dat men ze verwarde eerst met de openbare werken, nadien met telegraaf en telefoon.

Het is wenschelijk dat men in de begrooting van 1936 zou kunnen lezen wat de D. T. kost; wat de D. T. opbrengt; wat de telegraaf en de telefoon kosten en wat de telegraaf en de telefoon opbrengen.

REGISTRATIE EN KADASTER.

De rubriek « registratie en kadaster » omvat :

De registratie en de rechten op de mutaties van onroerende goederen.
Gedane ontvangsten :

1913 fr.	230,902
1917	126,903
1924	315,350
1927	4,049,441
1930	3,841,859
1932	594,159 tegen 2,446,401-08 fr. in 1931.

Sedertdien zijn de ontvangsten van den Dienst van het Kadaster versmolten met die van economische zaken. Deze laatste bedroegen :

In 1930. . . fr. 190,828

In 1931. . . . 264,517.55

De ramingen der ontvangsten van beide diensten bedragen :

Voor 1934 917,850

Voor 1935 645,833

De ontvangsten voorzien voor 1935 voor de registratie en de mutaties van onroerende goederen bedragen dus ongeveer 4 tot 500,000 frank.

De beweging van dezen dienst omvatte :

	1930	1932	1933
Verkoop van gronden voor de Kolonie.	2,860,241 97	1,714,346 11	1,073,851 46
Verkoop onder particulieren . . .	67,667,780.00	35,376,824 81	11,071,310 72
Verpachting voor de Kolonie . . .	7,575,379 64	6,810,717 81	5,387,266 90
Decreet van 31 Maart 1926 . . .	3,821,756 75	—	710,603 38
Hypotheeken	47,735,451 30	19,070,703 95	11,445,731 65

Afstand en concessie van meer dan 10 hectaren.

Staat der geconcedeerde
oppervlakten.

Staat der ontgonnen
oppervlakten.

In 1930. . . . 4,689,730 hectaren

310,023 hectaren.

In 1932. . . . 5,157,707 —

402,922 —

In 1933. . . . 4,689,730 —

310,023 —

Deze belangrijke beweging van toestaan van concessies legt moeilijk de geringe ontvangsten uit, daar de beweging, vergeleken bij de jaren 1913-1917 en 1932, aanzienlijke uitbreiding heeft genomen.

Bovendien stellen wij vast dat soms de concessies en afstanden schommelen van 4 tot 5 miljoen hectaren, waarvan amper 7 tot 9 t. h. ontgonnen worden.

Uit al deze cijfers blijkt duidelijk dat een herziening van de regeling dezer verrichtingen geboden is ten aanzien van hetgeen zij kosten en hetgeen zij opbrengen aan den staat.

Op gebied van afstand en concessie zijn de misbruiken schreeuwend. Maatregelen dienen getroffen om de ontginning der afgestane of geconcedeerde gronden uit te breiden, daar deze ontginning geenszins in verhouding is tot de uitgestrektheid der geconcedeerde oppervlakten.

De ontvangsten van verpachting en verkoop van domeingoederen bevestigen dezen indruk :

1913	fr. 5,590,613
1917	3,722,376
1924	2,303,000
1930	7,110,887
1932	5,287,803

Voorzien voor :

1934	4,636,500
1935	4,553,390

Indien het Gouvernement wenscht een politiek van aanmoediging te voeren, waarvoor nochtans uitdrukkelijk voorbehoud dient gemaakt te worden, *dan moeten althans de rechten en kosten de uitgaven dekken van den dienst* die zich bezig houdt met de registratie van de afbakening, van de mutaties, van de verhuring en van den verkoop van domeingoederen.

HYGIËNE EN HOSPITALISATIE.

Voor 1933 bedroegen de ramingen 1,501,500 frank.

Ontvangsten geïnd in	1924 :	1,517,250	frank.
—	—	1927 :	3,140,231 —
—	—	1930 :	2,937,343 —
—	—	1932 :	7,421,423 —
Ramingen voor	1934 :	2,623,700	—
—	1935 :	2,702,050	—

De Hospitalen van den Staat herbergen (Europeanen) :

1930	2529	zieken	blanke bevolking	fr.	25,779.
1932	2446	—	—	—	18,721.
1933	2115	—	—	—	17,588.

De hospitalisatiekosten bedroegen in 1933 :

Boma	fr.	221,49	per dag voor	870	dagen hospitalisatie
Léo		91,81	—	6.075	— —
Coquilhatville		156,46	—	1.971	— —
Stanleyville.		79,14	—	12.134	— —
Albert Ville		244.73	—	1.311	— —

De hospitalisaties bedroegen :

in 1930 :	10	t. h. van de	blanke bevolking.
in 1932 :	13	—	—
in 1933 :	12	—	—

Theoretisch en in verhouding tot de getalsterkte van het personeel van den Staat en van hun kosteloos gehospitaliseerde gezinnen (zonder degenen met verlof) bedroeg het aantal gehospitaliseerde betalende zieken ongeveer :

in 1930	2.000
in 1932	1.800
in 1933	1.700

Tegen den gemiddelden kostprijs van de hospitalisatie moet de ontvangst ongeveer bedragen :

2,200,000	frank voor	1930 op	7,421,423	frank globale ontvangsten.
2,100,000	—	1932 op	2,623,700	— —
2,000,000	—	1933 op	2,702,050	— —

boven de volgende ontvangsten :

Gebruik van de operatiezalen, kosten van verband	fr.	raming voor 1933 . . .	fr.	912,800
Verblijfskosten voor betalende kleurlingen	—	1933 . . .		645,000

Verkoop van geneesmiddelen, toestellen en geneeskundig comfort . . .	—	1933 . . .	669,100
Hygiëne-rechten	—	1933 . . .	82,000
Ontvangsten hospitaal-schip . . .	—	1933 . . .	—
Verschillende ontvangsten . . .	—	1933 . . .	33,500
Storting van het 1/4 van het globaal eereloon geheven boven de 6,000 frank (private clienteel) . . .	—	1933 . . .	195,200
			Fr. 2,837,600

Welnu, alleen de in 1933 gehospitaliseerde zieken zouden ongeveer 2 miljoen hebben moeten betalen.

De statistieken door den Dienst der Hygiëne uitgegeven strooken geenszins met de gedane ontvangsten, die voor 1933 ruim 3,900,000 frank hadden moeten overschrijden.

Het verslag van den Gouverneur-Generaal zet uiteen dat de hospitalisatie-uitgaven in 1933, fr. 2,560,288-29 bereiken en men heeft 912,800 frank ontvangsten voorzien.

Er waren 24,136 dagen hospitalisatie.

Door de agenten in dienst, hun vrouw en kinderen kosteloos te hospitaliseeren, zouden ongeveer 4,500 dagen niet betalend zijn, 19,636 dagen zouden betalend zijn tegen 108 frank gemiddelde kosten per dag, wat een totale ontvangst zou opbrengen van 2,120,688 frank, hetgeen de minimum ontvangst van 2 miljoen frank bevestigt.

Ook hier moeten de duidelijk bepaalde uitgaven gedekt zijn door minima ontvangsten. Zij zijn het niet.

SCHEEPSVAARTTAKSEN.

Zij omvatten :

Haven-, loods-, immatriculatietaxe van booten en taxe voor het afleveren van tuchtcommissies. Algemeene betonning- en baggerrechten. Ankerrechten.

Gedane ontvangsten :

	1913 . . .	375,235
	1917 . . .	175,780
	1924 . . .	2,040,500
	1927 . . .	2,226,000
	1930 . . .	2,597,000
	1932 . . .	2,492,715
Ramingen	1934 . . .	1,780,100
—	1935 . . .	1,900,000

De beweging van de tonnemaat bij den in- en uitvoer bedroeg :

	te Matadi :	te Boma :
1913. . . .	77,429 T.	3,812 T.
1917. . . .	71,746 —	6,893 —
1924. . . .	173,480 —	23,277 —
1927	386,249 —	23,626 —
1930. . . .	506,938 —	24,081 —
1932. . . .	490,071 —	7,874 —

Het is een van de zeldzame ontvangsten die zijn gestegen met de uitbreiding van de beweging der havens.

VERSCHILLENDE ONTVANGSTEN.

Omvattende :

1^o Jachtverloven, verloven voor het dragen van wapens en verkoop van vuurwapens en ammunitie.

Europeesche bevolking.

Ontvangsten	1913	fr. 1,229,529	4,900
—	1917	683,838	6,971
—	1924	1,917,800	12,674
—	1927	1,650,000	21,444
—	1930	3,683,579	25,179
Voorzien	1934	3,500,000	18,721
—	1935	2,000,000	17,588

Het toerisme en de jacht hebben aanzienlijke uitbreiding genomen; de ontvangst schijnt niet evenredig met deze beweging; deze ontvangsten dienen herzien.

2^o Vergunning van invoer en verkoop van alcoholhoudende dranken.

	Ontvangsten.	Ingevoerde waarde
1913	—	—
1917	2,00,6000	33,082,245 6.04 t. h.
1924	967,225	31,951,500 3.02 t. h.
1927	1,047,250	51,497,198 2.00 t. h.
1930	1,920,250	59,175,714 3.20 t. h.
1932	1,206,350	aan te vullen.
Voorzien 1933	1,652,000	21,826,076
— 1934	1,000,000	—
— 1935	1,000,000	—

Hier nog stelt men zooals bijna overal een daling vast van 1917 tot 1930; alsof men in den loop van dit tijdperk had uit het oog verloren dat de frank van jaar tot jaar in waarde zou verminderen. Deze ontvangsten kunnen stijgen door een wederaanpassing der op te leggen belastingen.

3^o Vergunningen voor mijnprospecties.

Gemaakte ontvangsten :

geraamd	1913	fr. —	(samen met andere)
—	1917	55,000	
gemaakt	1924	79,562	
—	1927	83,924	
—	1930	105,000	
—	1932	511,527	
geraamd	1934	70,000	
—	1935	111.000	

Hoe te verklaren dat de mijnprospecties zulke uitbreiding sedert 1913 hebben genomen en dat de ontvangsten ternauwernood verdubbeld zijn?

De door de Regeering te treffen maatregelen tot bevordering van de mijnbedrijvigheid, voornaamste grondslag van de tegenwoordige Congoleesche economie, hadden van tweevoudigen aard moeten zijn :

1^o Het maximum der thans beschikbare mijngronden te openen voor de vrije prospectie;

Aldus zouden vermoedelijk meer mijnen worden ontdekt en zou de productie toenemen.

2^o Den arbeid der tegenwoordige exploitanten vergemakkelijken om de voortbrengst te verhoogen.

* * *

A. In de eerste orde van gedachten werd niets gedaan. Onmetelijke zones blijven gesloten, en wel een oppervlakte van 75,000 vierkantkilometer in het Noorden van de vroegere mijnzones der Groote Meren, die thans zonder grondige reden geblokkeerd blijven.

Wij meenen dat het passen zou dat, op dit gebied, de Regeering duidelijke verklaringen zou afleggen omtrent haar bedoelingen en dat deze bedoelingen van daden zouden worden gevolgd.

B. In de tweede orde van gedachten : vergemakkelijking van de taak der exploitanten, heeft de Regeering een weggennet laten aanleggen dat de nieuw ontdekte mijndistricten bedient. Deze politiek heeft uitstekende uitslagen opgeleverd vooral voor de nieuwe tinmijnen.

Daarentegen klagen sommige exploitanten over de reglementeering van de inheemsche arbeidskrachten, vooral op het stuk van aanwerving, huisvesting en sommige maatregelen van hygiëne die, naar zij beweren, kostelijk en nutteloos zijn.

Zij klagen ook over het enggeestig formalisme waarmede deze reglementen worden toegepast.

Het onderzoek ter plaatse, zelfs door de hoogste ambtenaren, zou enkel voor doel hebben het aanstippen van particuliere overtredingen en niet het critisch en statistisch onderzoek ter plaatse van *algemeene toestanden*.

Graag had men uit deze statistieken willen leeren of de sterfte en de ziekte onder de industriearbeiders voldoende achteruitgang boekten, om de zware offers te rechtvaardigen die van de exploiteerende vennootschappen werden gevergd, d. w. z., wij mogen dit niet vergeten, van hunne aandeelhouders.

Verschillende vennootschappen, over het algemeen beter dan het gouvernement gedocumenteerd, beweren het tegendeel.

Een goed gemaakte en vooral goed gecontroleerde statistiek betreffende het percentage der geboorten in de industriecentra zou nuttiger zijn dan de gebruikelijke *a priori* om den werkelijken demografischen toestand van de industriecentra te doen kennen en de aanwerving van de arbeidskrachten op ernstigen grondslag te kunnen regelen.

Altijd volgens sommige exploitanten, zou in al deze vraagstukken het Gouvernement wetten gemaakt hebben volgens *a priori* of op grond van meeningen van aftandsche koloniale bevoegdheden, zonder zijn toevlucht te nemen tot de proefondervindelijke methode, de eenige die in een nieuw land niet kan bedriegen.

Wij vragen met klem dat deze gemakkelijke studies zouden worden gedaan en dat hunne uitslagen zouden worden nagegaan en bekendgemaakt. Allicht zouden zij vernietigend zijn voor de campagne gevoerd tegen de uitbreiding van de mijnbedrijvigheid in de Kolonie, thans haar eenig inkomen.

Het komt ons inderdaad voor dat, de inboorlingen in de groote mijncentra aldaar welvarend zijn, kinderen kweeken en er zich vestigen; de Regeering rechtstreeks noch onrechtstreeks met ingewikkelde reglementen die elken willekeur toelaten, de uitbreiding mag belemmeren van een industrie die, wij mogen het niet vergeten, de drie vierden der Kolonie laat leven.

4° Oogstvergunningen.

Gemaakte ontvangsten :

	1913.		fr.	1,015,000 (rubber)
	1917.			651,000
	1924.			871,640
	1927.			1,557,414
	1930.			1,500,881
	1932.			211,755
raming	1934.			207,000
—	1935.			191,760

5° Houthakvergunningen.

Timmerhout, brandhout.

De benutting van het eerste nam toe sedert 1913 van 1 tot 15, die van het tweede van 1 tot 8.

Gemaakte ontvangsten :

	1913.		fr.	124,488
	1917.			149,688
	1924.			106,575
	1927.			164,935
	1930.			489,084
raming	1934.			382,700
—	1935.			365,000

Een nieuw bewijs voor de stelselmatige devaluatie van de ontvangsten van den Staat.

VERSCHILLENDE ONTVANGSTEN DER OVERIGE DIENSTEN.

In hun geheel, werden de ontvangsten gedevalueerd, d. w. z. dat zij niet werden aangepast tijdens het omzetten van den goud-frank in den papierfrank.

Bovendien kan de eenvoudige logica niet toegeven dat in 1932 en 1935 de ontvangsten op het peil van die van 1917 zouden zijn gebleven.

HOOFDSTUK III.

Het vraagstuk van het congoleesch vervoer.

Naar het belang gerangschikt kan het vervoer in de Kolonie als volgt ingedeeld worden :

- 1^o Vervoer van de uitgevoerde producten;
- 2^o Vervoer van de ingevoerde producten;
- 3^o Lokaal en gewestelijk vervoer;

Naar hun aard worden de uitgevoerde producten als volgt onderverdeeld

- 1^o Koper uit Katanga;
- 2^o Tin uit Maniema;
- 3^o Palmnoten van den Evenaar, van Kasai, van de Oostelijke provincie en van Beneden Congo;
- 4^o Palmolie uit dezelfde streken;
- 5^o Kopal van den Evenaar;
- 6^o Koffie van de Oostelijke provincie en van Kivu;
- 7^o Cacao van Mayumbe en van den Opperstroom;
- 8^o Producten van verschillende teelten;
- 9^o Nijverheids- en andere producten;
- 10^o Producten in doorvoer.

Er dient opgemerkt dat deze rangschikking in de toekomst min of meer zal worden gewijzigd, namelijk voor de koffie en het tin, die snel vooruitgaan, terwijl kopal en de oliehoudende gewassen eerder neiging tot achteruitgang vertoonen.

De ingevoerde producten omvatten alle materieel of goederen die noodig zijn voor de nijverheid of voor de bevolking. Zooals de tabellen in bijlage (1, 2, 3 en 4) aantonen, was de aanzienlijke invoer van de laatste jaren voor een groot deel bestemd voor de uitrusting van de Kolonie. Sedertdien is de invoer teruggegaan tot het peil van de loopende behoeften van de Kolonie en langzamerhand stabiliseert zich de tonnenmaat.

Deze geleidelijke stabilisatie heeft een vermindering van de belangrijke tonnenmaat van de Congoleesche vervoerders medegebracht.

Of het invoer of uitvoer betreft, Matadi blijft het vertrekpunt van de handelsbeweging van Congo, zooals uit volgende tabel blijkt :

Jaren	Totale invoer.	Ingevoerd langs Boma	Langs Matadi	Langs Luali.	Andere wegen
1927	649,567 T.	27,492 T. = 4 t. h.	242,438 T. = 41 t. h.	—	55 t. h.
1930	712,286 T.	27,094 T. = 3 —	318,879 T. = 44 —	1,393 T. = 1/6 t. h.	52 5/6 —
1932	182,878 T.	15,961 T. = 9 —	151,838 T. = 83 —	762 T. = 1/3 —	7 2/3 —
1933	133,380 T.	12,320 T. = 18 t. h.	91,258 T. = 68 —	807 T. = 2/3 —	20 1/3 —

	Totale uitvoer	Over Boma	Over Matadi	Over Luali	Andere wegen
1927	223,266 T.	19,969 T. = 9 t. h.	141,297 T. = 63 t. h.	—	28 t. h.
1930	340,317 T.	27,026 T. = 8 —	193,144 T. = 56 —	3,345 T. = 1 t. h. ongeveer	35 —
1932	206,238 T.	21,615 T. = 10 —	150,798 T. = 73 —	2,216 T. = 1 t. h.	16 —
1933	269,064 T.	26,110 T. = 10 —	200,828 T. = 75 —	2,042 T. = 1 — ongeveer	14 —

Het overschot der in- en uitgevoerde goederen gaat over Kaseynis (Albert-meer), Albertville (Tanganikameer), Sakania (B. C. K. Zuid Katanga) en Dilolo (West Katanga).

Ziehier welke transportbedrijven waren vertegenwoordigd in deze beweging van in- en uitvoer over den Beneden Congo :

a) van de tonnenmaat, ontscheept of ingescheept te Boma, heeft de Mayumbe-spoorweg vervoerd :

Bij den invoer.

Bij den uitvoer.

1927	op 27,492 T.	11,747 T. = 42 t. h.	op 19,969 T.	22,484 T. = onvolledig.
1930	27,094 T.	9,422 T. = 34 t. h.	27,026 T.	25,523 T. 94 t. h. 6 t. h. uitgevoerd van Boma.
1932	15,961 T.	6,552 T. = 41 t. h.	21,615 T.	23,207 T. 107 t. h. 6 t. h. terug ingevoerd naar Boma.
1933	12,320 T.	5,697 T. = 46 t. h.	26,110 T.	27,017 T. 103 t. h. 3 t. h. terug ingevoerd naar Boma.

b) van de tonnemaat ontscheept of ingescheept te Matadi heeft de spoorweg Matadi-Leo vervoerd :

Bij den invoer.		Plaatselijk verkeer.	
1927	155,906 op 242,438 T. = 64 t. h. of 24 t. h. van de totale tonnenmaat gebleven te Matadi		36 t. h.
1930	259,822 op 318,879 T. = 69 t. h. of 31 t. h.	—	31 t. h.
1932	154,464 op 151,838 T. = 100 t. h. of 84 t. h.	—	plaatsel. herkomst 12 t. h.
1933	77,385 op 91,258 T. = 85 t. h. of 84 t. h.	—	gebleven te Matadi 15 t. h.

Bij den uitvoer.			
1927	109,398 op 141,297 T. = 70 t. h. of 49 t. h. van de totale tonnenmaat	plaatsel. herkomst	30 t. h.
1930	168,228 op 193,144 T. = 87 t. h. of 49 t. h.	—	plaats. verkeer 13 t. h.
1932	143,476 op 150,798 Y. = 95 t. h. of 69 t. h.	—	118,888. 5 t. h.
1933	202,101 op 200,828 T. = 100 t. h. of 75 t. h.	—	192,131 11 t. h. 81,354

De haven van Leopoldville ontvangt en verdeelt alle uitgevoerde producten of ingevoerde goederen.

Wijzen wij er eerst op dat bij den uit- zooals bij den invoer het aanleggen van den spoorweg Brazzaville-Pointe Noire aan dien van Matadi-Leo een tamelijk aanzienlijk vervoer met Fransch Equatoriaal Afrika zal ontnemen; de omvang hiervan wordt in de volgende tabel weergegeven :

Invoer via F.E.A.		Uitvoer van F.E.A.	
1927	15,054 T. of 8 t. h. van het vervoer Matadi-Léo	12,029 = 12 t. h.	
1930	44,790 T. of 23 — — —	34,066 = 24 —	
1932	12,652 T. of 8 — — —	13,101 — 9 —	
1933	12,519 T. of 16 — — —	16,470 = 8 —	

De haven van Leopoldville heeft stroomopwaarts vervoerd :

	Naar den	Naar Kasai.	Te Leo gebleven en verkeer	
	Oppeer-Stroom.		Naar F.E.A.	Matadi-Léo.
1927	41,554 T.	30,834 T.	15,054 T.	68,464 T.
1930	47,085 T.	47,567 T.	44,790 T.	32,657 T.
1932	27,897 T.	17,253 T.	12,652 T.	18,260 T.
1933	37,513 T.	16,078 T.	12,519 T.	749 T.

De haven van Leopoldville heeft stroomafwaarts vervoerd :

	Komende van den Congostroom.	van F.E.A.			
1927	122,210 T.	12,029 T. waarvan Matadi-Léo	81 t. h. heeft vervoerd.		
1930	151,421 T.	34,066 T.	—	65	—
1932	148,958 T.	13,101 T.	—	82	—
1933	183,309 T.	16,470 T.	—	98	—

De goederen die door den Congostroom opvaren worden langsheen den tocht verspreid; een deel neemt :

te Port Francqui, den spoorweg Leokadi;

te Aketi, den buurtspoorweg van Uélé;

te Stanleyville, den spoorweg der Groote Meren, en dit tot het uiteinde van de sporen, waar de verdeeling vervolgens geschiedt per voertuig en ook door dragers.

Bij het afvaren nemen de producten dezelfde vervoerlijnen, tot aan hun inscheping langsheen den stroom of zijn bijrivieren.

Bovenstaande tabel geeft de benaderende verdeeling weer van de producten bij het op- en afvaren van en naar Leopoldville.

Deze enkele statistieken geven ons een algemeen beeld van den betrekkelijken omvang der vervoerwegen welke de algemeene beweging van onzen in- en uitvoer bedienen.

Bij deze beweging komt, zooals wij hooger zegden, nog een beweging van lokaal en gewestelijk vervoer dat voor 1932 ongeveer 1,200,000 ton bedroeg, ingegrepen voor een groot deel de levensmiddelen van de plaats van voortbrengst naar de nijverheids- en mijncentra.

* * *

Wij zullen achtereenvolgens de middelen van elken vervoerder nagaan :

1^o per spoor;

2^o te water;

3^o te land.

In den loop van dit onderzoek zullen wij gelegenheid hebben de tonnenmaat aan te duiden van of naar Leo, evenals het lokale en intergewestelijk vervoer.

Zoo ook zullen wij gelegenheid hebben aan te duiden welke producten meest invloed hebben op de algemeene beweging van het vervoer in de Kolonie.

* * *

Het vervoer per spoor.

Toen wijlen Minister Renkin zijn programma der spoorwegen in de Kamer (zitting 1913-1914) uiteenzette, zegde hij :

« Een spoorweg als de lijn Matadi-Leo moet een goedkoop vervoermiddel zijn dat de ontwikkeling van de Kolonie dient en niet een hinderpaal is. »

» *De exploitatie van dergelijke lijn van openbaar nut is onvereenigbaar met het bestaan van aandeelhouders die een hoogen interest moeten ontvangen wat noodzakelijk het behoud van prohibitieve spoorwegtarieven medebrengt.* »

Wij zijn in 1935. De spoorlijn Matadi-Leo is hervormd; het programma van spoorwegen van 1913-1914 is verwezenlijkt. Men bouwde :

De lijn Port Francqui-Bukama;

De lijn Tenke-Didolo;

De lijn Kambove-Bukama,

en men heeft de buurtspoorwegen aangelegd, die niet waren voorzien in het programma.

Men heeft ook ongeveer 40,000 kilometer weg aangelegd.

Alles liep gesmeerd zoolang de verkoopprijs van de producten de kosten van de voortbrengers, de handelaars en de vervoerders kon dekken en winst laten.

Doch de crisis kwam; de verkoopprijzen van de uitvoerproducten zijn belangrijk ingezonken en deze toestand brengt het geheele economische stelsel van de Kolonie in gevaar omdat de vervoerders hun tarieven niet laag genoeg kunnen stellen.

Het vraagstuk van het vervoer is weer gesteld in Congo, zooals de geachte Minister van State in 1914 oordeelde.

« *Elke onderneming van vervoer in de Kolonie moet winst verwezenlijken of haar financieele lasten dekken door toeneming van het verkeer in stede van door verhooging der tarieven; elke verhooging der tarieven leidt tot vermindering van het verkeer.* »

Het tegendeel doet zich voor voor alle tariefverlaging.

De kwestie der tarieven beheerscht dus gansch het vervoervraagstuk in Congo; de vervoerprijs der koloniale producten moet altijd bepaald worden op de laagste prijzen en de tarieven moeten uitsluitend berekend worden op de exploitatiekosten verhoogd met de winstgeving der belegde kapitalen en met de delgingen die zij omvatten.

Indien men de toekomst der Kolonie en niet het belang van enkelen beschouwt, dan is geenerlei andere tarievenbasis aan te nemen.

Opdat het vervoer op zuinige wijze kunne geschieden en ten allen tijde den uitvoer van de voortbrengst verzekeren, moet de Staat volstrekt meester zijn van de groote verbindingswegen zoowel te water als te land; wat het vervoer langs den weg betreft, hier dient alle monopolium vermeden en moet de vrije mededinging gelden. *Dit was dit jaar nog niet het geval en de Commissie kan zich er niet bij aansluiten.*

Uw verslag van 1934 heeft de inflatie der uitgaven aangetoond waarvan het gouvernement een betreurswaardig voorbeeld heeft gegeven.

De exploitatie der spoorwegen is niet ontsnapt aan die onberedeneerde uitgaven zonder mate.

Het is niettemin op deze overdreven kostende prijzen dat de massale taxeverminderingen werden toegestaan, zooals wij het verder zullen zien.

Laten wij eerst het vraagstuk der spoorwegen en der daaruit voortvloeiende lasten die er het gevolg van zijn in zijn geheel onderzoeken.

HET SPOORNET VAN CONGO.

De exploitatie van ons spoornet in haar geheel biedt niet de noodige en onmisbare kenmerken om het vervoer tegen lage prijzen van onze voortbrengst te verkrijgen.

Onderzoeken wij den toestand in 1932.

Het geëxploiteerd net strekte zich ongeveer uit over 4,354 kilometer.

De belegde kapitalen bedroegen :

3,856,000,000 frank met een financieelen last van ongeveer 224,900,000 frank.

Indien wij 3 t. h. tellen voor de aflossingen van het kapitaal (ongeveer 50 jaar) en de hernieuwing van het materieel naarmate van de slijtage, wat ver van overdreven is, bedraagt de jaarlijksche last 115,680,000 frank.

De jaarlijksche last per kilometer geëxploiteerden spoorweg bedraagt :

Interesten . . . fr.	51,658
Aflossing en hernieuwing	26,555
Totaal fr.	78,213

In den loop van het dienstjaar 1932 heeft het spoornet ongeveer 1,590,000 ton vervoerd, waarvan 27 t. h. in- en uitvoer, 73 t. h. lokaal en intergewestelijk vervoer.

De exploitatie-uitgaven bedroegen ongeveer 145,000,000 frank, zegge gemiddeld 33,302 per geëxploiteerden kilometer.

De algemeene uitgaven van Europa en van Afrika beliepen ongeveer 17 miljoen 500,000 frank, of gemiddeld 4,019 frank per geëxploiteerden kilometer.

Dit geeft in totaal een gemiddelden last van 115,534 frank per geëxploiteerden kilometer of 503,080,000 frank voor de exploitatie van heel het net 4,354 kilometer.

De algemeene handel die bijna volledig geschiedt over het spoorwegennet had in 1932 een waarde van 1,273,070,310 frank.

Wanneer men een waarde van 500 frank per ton toekent aan de plaatselijke en intergewestelijke producten, vervoerd per spoor, dan bedroeg de globale waarde der aldus vervoerde tonnenmaat ongeveer: 1,853,420,310 frank en de last van het vervoer bedroeg 503,080,000 frank of 27 t. h. der vervoerde waarde.

Hieruit volgt dat de gemiddelde waarde der vervoerde ton 1,165 fr. bedraagt; het vervoer per spoor bezwaart deze waarde met 314-55 fr. Op te merken valt, zooals wij verder zullen zien, dat het overgrootste deel dezer 1,590,000 ton bovendien vervoerkosten te water, per weg en per drager moet betalen.

De globale ontvangsten bedragen voor 1932 ongeveer : 206,500,000 frank; dit bedrag overschrijdt de exploitatie-uitgaven met 42 t. h. (145,000,000 frank) alswanneer de gezamenlijke uitgaven en lasten 243 t. h. van de ontvangsten totaliseeren.

De ontvangsten worden onderverdeeld :

- 82 t. h. gemiddeld (goederen en producten);
- 9 t. h. — (reizigers);
- 9 t. h. — (verschillende ontvangsten).

De exploitatie-uitgaven hebben dus hoofdzakelijk betrekking op het vervoer van goederen en producten.

Volgens deze algemeene en beknopte uiteenzetting, stellen wij in hoofdzaak vast dat de vervoerde ton belast is als volgt (niet inbegrepen de algemeene kosten) :

Financieele last	$\frac{224,900,000}{1,590,000}$	= 139 frank.
Last-aflossing en vernieuwing	$\frac{115,680,000}{1,590,000}$	= 72 frank.
Exploitatielast	$\frac{145,000,000}{1,590,000}$	= 91 frank.

Met inachtneming van den gemiddelden afstand per ton, kost de kilometer-ton, 320,000,000 in ronde cijfers, ongeveer :

Financieele last	fr. 0.70
Last der aflossing	0.37
Last der exploitatie	0.46

De gemiddelde ontvangst per kilometer-ton bedraagt ongeveer fr. 0.65 voor goederen in het algemeen en de verkoopprijs van onze voornaamste uitvoerproducten bedroeg in 1932 :

Palmnoten	fr. 1.03 per kilo.
Katoen	4.73 —
Malme-olie	1.33 —
Kopal	1.50 —
Maïs	0.93 —
Sesam	0.55 —
Rubber	2.10 —

Het is dus op handelsgebied een ketterij in deze voorwaarden de producten te willen vervoeren die de massa van onzen uitvoer uitmaken, à fortiori er aan te denken een eervolle plaats in te nemen op de internationale markten. Daaruit volgt dat de eenige rationeele oplossing ligt in zoodanige tarieven dat altijd, bij voorspoed of crisis, het vervoer tegen de laagste prijzen worde verzekerd, die aan handel en nijverheid de voordeelen of de nadeelen van de prijschommelingen laat.

SPOORWEG MATADI-LEO.

Dit is de belangrijkste weg van Congo, want hij is de groote uitweg van onzen invoer en onzen uitvoer en zal het blijven.

Toen men ons in 1920 de dwingende noodzakelijkheid uiteenzette dezen spoorweg te hervormen, oordeelde men dat op de omgebouwde lijn, het vervoer per Km. T., berekend op grondslag van een jaarlijksch vervoer van slechts 90,000 ton, 35 t. h. minder zou kosten dan op de oude lijn met een vervoer van 250,000 ton.

Het vervoer per K. T. zou kosten :

Niet-gestabilis. waarde 1918-1919	0.319 fr.	voor een vervoer van	79,501 T.
— 1920-1921	0.419 fr.	—	129,711 T.
— 1922-1923	0.332 fr.	—	167,904 T.
— 1925-1926	0.568 fr.	—	313,888 T.
Gestabiliseerde waarde 1927-1928	0.993 fr.	—	409,597 T.
— 1929-1930	0.784 fr.	—	506,938 T.
— 1930-1931 (1)	0.786 fr.	—	507,095 T.
— 1931-1932 (2)	0.975 fr.	—	490,071 T.
— 1933 (3)	0.832 fr.	—	360,821 T.

Welke is thans de toestand? Met verwaarloozing van den factor reizigersvervoer en alleen rekening houdend met de tonnenmaat goederen in verhouding tot de exploitatie-uitgaven, hebben wij in de volgende tabel de vergelijking samengevat van het economisch belang van dezen spoorweg vóór en na den ombouw :

	Exploitatie-uitgaven	Kilometerton	Kosten per K. T.
1927	87,669,800 44	103,724,740	0.84
1930	86,471,295 33	150,501,144	0.57
1932	63,012,022 11	116,619,027	0.54
1933	33,872,898 00	100,103,800	0.33

Men mag dus zeggen dat, zoo de exploitatieuitgaven in 1927 werkelijk het noodige minimum vertegenwoordigen, zonder eenige inflatie noch verspilling, de hervorming gegeven heeft wat men daarvan verwachtte.

Evenwel, en dat is de kern van het vraagstuk, wordt de winst gemaakt op de hervorming op het stuk van « vervoer » meer dan opgeslorpt door de financieele lasten welke 50,000,000 frank overschrijden, en wel :

per K. T. voor 1932 fr. $0.42 + 0.54 = 0.96$ tegen 0.993 in 1927;

— 1933, fr. $0.50 + 0.33 = 0.83$ tegen 0.784 in 1930.

De lengte in bedrijf bedraagt 399 1/2 kilometer.

Thans onderzoeken wij de exploitatie in 1932 :

Het belegde kapitaal bedraagt fr. 984,004,987-34, zegge per kilometer in bedrijf : 2,464,092 frank waarvan fr. 1,525,194-94 per omgebouwden kilometer.

De financieele last voor 1932 bedroeg : fr. 50,666,628-53, zegge per kilometer in bedrijf 126,870 frank.

Hier voegen wij aan toe dat het belegde kapitaal een uitgave niet omvat van fr. 19,968,707-38, die de Kolonie betaald heeft aan den spoorweg voor de overneming van het tusschenspoor der nieuwe lijn, wat een bijkomende uitgave vertegenwoordigt van 4.773 frank per kilometer in bedrijf.

(1) en (2) Gedeeltelijk omgebouwde lijn,
(3) Omgebouwde lijn.

De Kolonie waarborgt de financieele lasten voor een bedrag van 35,000,000 fr. zegge 69 t. h. van den financieelen last dezer onderneming van vervoer.

Deze waarborg heeft gewerkt van 15 Januari 1932 tot 30 Juni 1933 voor een totaal bedrag van 51,196,880-11 fr.

Bovendien heeft de Kolonie aan den spoorweg toelagen toegekend onder vorm van massale tariefverlagingen van 1932 tot 1933 voor een globaal bedrag van 6,540,578-20 fr.

Zoomin voor de verlagingen als voor den waarborg weten wij wat de Kolonie sedert 1933 heeft betaald.

De Kolonie heeft den spoorweg als aannemer aangesteld en hem, van 1913 tot 1933, werken opgedragen voor ongeveer fr. 129,336,406-38 gestabiliseerde frank, plus een bedrag van fr. 21,677,509-19 aan interest en verschillende onkosten.

Deze verschillende werken hebben betrekking :

Op de kaaimuren van Matadi en Ango-Ango voor fr. 110,725,062-86; loopbruggen op verschillende rivieren, bruggetjes, telefoonlijnen, enz.

Ten slotte heeft de Kolonie, van 1919 tot 1932, aan den spoorweg een bedrag betaald van fr. 47,157,577-77 waarvan een gedeelte in niet gestabiliseerde franken voor vervoerkosten, mutaties en verschillende leveringen.

Buitendien wijzen wij op het bedrag van 56,000,000 frank verzwolgen te Ango-Ango buiten hoogerbedoelde fr. 110,725,662-86.

Gelet op den tegenwoordigen toestand rijzen drie vragen :

1^o Kan de omgebouwde spoorweg het noodige economisch vervoermiddel worden om tegen lage en vaste tarieven de arme producten der Kolonie te vervoeren?

2^o Wordt de omgebouwde baan op genoeg economische wijze geëxploiteerd om de taak te vervullen van uitweg onzer meeste koloniale producten?

3^o Welke maatregelen dienen genomen om in de Kolonie het vervoer van haar invoer en haar uitvoer tot de laagste prijzen terug te brengen, zonder zich te bekommeren om de waarde van de vervoerde producten?

* * *

Het antwoord op elke van deze drie vragen zou een grondige studie vergen.

Wij zijn er van overtuigd dat de besluiten van dergelijke studie van aard zouden zijn duidelijk te laten uitschijnen dat de vorm zelf van de exploiteerende vennootschap, de winst van den interestwaarborg, zoowel als de aardrijkskundige toestanden van uitgestrektheid en afstand van haar Hinterland, zich er in de huidige omstandigheden tegen verzetten dat van dezen spoorweg de economische regelaar zou worden gemaakt van de handelsbedrijvigheid van de Kolonie.

Ten einde de vergelijking mogelijk te maken tusschen de exploitatiegegevens der onderscheidene spoorwegen van de Kolonie, geven wij hieronder een tabel met de vergelijkende studie der verschillende gegevens :

GEGEVENS BETREFFENDE

1932	Matadi-Léo.	Leokadie Dilolo.
Lengte der uitbating	399 1/2	1645
Lengte der uitbating te water	—	—
Belegd kapitaal	984,004,987 34	1,326,000,000
Financieele lasten	50,666,628 55	75,000,000
Aandeel gewaarborgd door Kolonie	35,000,000 »	37,500,000
Financieele last per kilometer	126,870	45.592
Recuperatie. — Massale ontlastingen	4,417,930 50	geen.
Financieele last per K.T.	0.43	1.25
Exploitatie-uitgaven met inbegrip van de algemeene kosten	63,012,022 13	26,244,573
Idem, per kilometer	157,727	14,579
Uitgaven per K.T.	0.54	0.42
Exploitatie-ontvangsten	83,858,368 53	27,587,602
Ontvangsten per kilometer	219,948	13,787
Ontvangsten per K.T.	0.75	0.38
Algemeene kosten in Europa per kilometer	4,901	407
Idem, in Afrika	exploit. inbegrepen	1,115
Tonnenmaat	490,071	103,528
Kilometer-tonnen	116,619,027	47,241,553
Gemiddelde afstand van de K. T.	234 kilom.	547 kilom.

ONZE SPOORWEGEN.

Katanga.	Grands Lacs.	Vicicongo.	Mayumbe.
861	763	466	140
—	1870	—	—
765,484,209	454,740,695 waarvan een deel in goud.	213,934,120	76,500,000
—	18,938,660	12,836,047	4,590,000
5.930,400	18,928,660	2,776,350	4,590,000
—	24,821	27,545	32,785
geen.	1,978,880 70	4,832,602 80	240,813 71 (saldo)
—	1.20	2.47	1.52
39,375,781	21,059,987 44	7,158,916 61	4,528,616
45,732	27,575	15,352	32,348
0.45	1.41	1.53	1.50
49,512,655	24,362,239 34	10,910,694 38	4,528,616
59,828	31,929	23,413	32,348
0.56	1.55	2.33	1.50
1,051	2,906	393	—
2,530	4,129	—	4,581
888,778	41,058	20,617	29,759
87,367,436	15,667,298	4,672,305	3,012,979
98 kilom.	381 kilom.	226 kilom.	101 kilom.
Nota. — Meer dan 250,000,000 zijn afgelost en wij hebben den financieelen last niet kunnen vaststellen.	Nota. — Het ware wenschelijk dat voortaan de «Compagnie des Grands Lacs» zou bekendmaken de rekeningen : 1 ^o exploitatie per spoor; 2 ^o exploitatie te water.		

KÁTANGA-SPOORWEG.

Deze spoorweg verzekert den in- en uitvoer van de producten langs het Zuiden. Het verkeer wordt er al geringer, daar alles in het werk wordt gesteld om in en uit te voeren langs den grooten nationalen weg Matadi-Leo, waarvan het belang van het verkeer onmisbaar een weerslag heeft op al de andere spoorwegen.

Belegd kapitaal fr. 765,484,209-57, waarvan fr. 249,904,747-60 afgelost.

Jaren	Exploitatie-uitgaven (1)	Kilometerton	Kosten per K. T.
1927	138,212,754 07	364,008,810	0.38
1930	142,594,755 00	336,414,812	0.43
1932	36,291,658 70	87,367,436	0.43
1933	24,417,027 00	54,109,299	0.41

Voor een goed geëxploiteerden spoorweg zou het normaal zijn dat de kosten per kilometer-ton toenemen wanneer de kilometer-tonnenmaat afneemt.

Deze spoorweg vervoert hoofdzakelijk ertsen, kolen, cokes en smeltmiddelen voor de Union Minière. Het vervoer omvat hoofdzakelijk :

	Allerhande goederen	Kolen	Erts en smeltmiddelen	Kobaltkoper	Dieren	Geëxpl. Km.
1927 Gemidd. afstand.	390,961 T. 200 Km.	319,224 T. 263 Km.	1,796,477 T. 81 Km.	88,467 T. 300 Km.	48,629 T. 157 Km.	802
1930 Gemidd. afstand.	571,241 T. 101 Km.	283,922 T. 336 Km.	1,741,796 T. 64 Km.	155,868 T. 322 Km.	47,414 T. 194 Km.	861
1932 Gemidd. afstand.	77,701 T. 178 Km.	55,013 T. 298 Km.	559,987 T. 47 Km.	62,479 T. 302 Km.	9,390 T. 183 Km.	861
1933 Gemidd. afstand.	40,468 T. 168 Km.	20,230 T. 253 Km.	361,463 T. 40 Km.	70,900 T. 334 Km.	5,793 T. 253 Km.	861

Deze spoorweg is klaarblijkelijk van plaatselijk belang : het bijzonderste verkeer blijft gelocaliseerd op een afstand van 861 kilometers.

De verschillende goederen omvatten meestendeel levensmiddelen komende van Lomami, Beneden-Congo en de Oostprovincie, voor de behoeften der bevolking gegroepeerd rondom de mijnbedrijven en andere.

(1) Het reizigersvervoer vertegenwoordigt ongeveer 30, niet inbegrepen de algemeene onkosten van Europa.

De waarborg der regeering omvat de aflossingen plus 6 t. h. interest op een kapitaal van 100,000,000 frank; maar van dezen waarborg moest nooit worden gebruik gemaakt.

De exploitatiewinsten van 1915 tot 1932 bedragen fr. 265,115,385-50; geen enkel boekjaar, buiten dit van 1914, sloot met verlies.

De ontvangsten per kilometerton, die al de uitgaven dekken, bedragen respectief :

Katanga		Matadi-Leo	
1927. . .	0.48	tegen	0.993
1930. . .	0.55	—	0.786
1932. . .	0.56	—	0.975
1933. . .	0.53	—	0.832
Winst van 19,156,874-32		Verlies van 19,963,351.	

De tarieven waren achtereenvolgens per categorie.

	Verschillende goederen.	Steenkool.	Erts en smeltmiddel.	Kobalt koper.	Dieren.	Matadi Léo gemid.
1929	0.148	0.067	0.046	0.075	0.101	0.3194
1927	0.57	0.38	0.32	0.70	0.374	0.993
1930	0.81	0.34	0.33	0.65	0.476	0.786
1932	0.69	0.328	0.39	0.498	0.414	0.975
1933	0.76	0.42	0.43	0.398	0.285	0.832

Uit de vergelijking dezer tarieven blijkt de zuinigheid en het degelijk beheer van den Katangaspoorweg : zij bewijst hoe uitstekend de door deze maatschappij toegepaste methoden zijn. Het ware moeilijk beter te doen.

SPOORWEG LEOKADI-TENKE-DILOLO.

Deze weg verzekert den afvoer der producten van Congo-Kasaï en den invoer over den Beneden-Congo naar Katanga, vanwaar hij de ertsen terugbrengt voor den uitvoer over den Beneden-Congo.

Deze weg is van zeer groot belang in de economie van Congo.

Nochtans, het vak Tenke-Dilolo is te vroeg gekomen, omdat elk verkeer over dit vak nadeel berokkent aan onzen nationalen weg.

Belegd kapitaal : fr. 1,305,093,614-56.

Waarborg van de Kolonie 7 t. h. op de preferentaandeelen; deze waarborg bedraagt jaarlijks 37,500,000 frank.

	Exploitatie-uitgaven, algemeene onkosten in Europa niet inbegrepen.	K. T.	Gemiddelde kosten per K. T.
1927	In aanbouw.	—	—
1930	37,225,095 97	97,908,154	0.38
1932	23,982,866 00	47,241,553	0.51
1933	22,570,532 38	59,643,747	0.37

Het vervoer omvat hoofdzakelijk :

	Allerh. goederen	Koper en erts	Allerlei	Geëxploit. kilom.
1930 Gemiddelde afstand	34,630 T. 644 Km.	41,959 T. 1,823 Km.	10,790 T. 512 Km.	1,123
1932 Gemiddelde afstand	24,945 T. 529 Km.	42,363 T. 650 Km.	4,750 T. 568 Km.	1,645
1933 Gemiddelde afstand	15,104 T. 448 Km.	52,197 T. 849 Km.	11,678 T. 509 Km.	1,645

De gemiddelde afstand neemt toe zoohaast de tonnenmaat van koper naar Dilolo uit te voeren toeneemt.

Het karakter van de hoofd-as Port Francqui-Bukama is uitgesproken inter-gewestelijk.

Tabel der gemiddelde tarieven.

	Léokadi	Katanga	Matadi-Léo
1927	—	0.48	0.993
1930	0.61	0.55	0.786
1932	0.58	0.56	0.975
1933	(1) 0.38	(2) 0.53	(3) 0.832

Evenals de Katanga-spoorweg is de Leokadi goed geëxploiteerd; de onderlinge vergelijking van de drie lijnen doet uitschijnen hoezeer de exploitatie van de lijn Matadi-Léo te wenschen overlaat.

(1) 37,404,556 verlies waarborg.

(2) 10,156,874-32 winst.

(3) 19,963,351 verlies waarborg.

SPOORWEG DER GROOTE MEREN.

Deze spoorweg in drie vakken, door bevaarbare panden verbonden, loopt over een afstand van 763 kilometer sporen en 1,855 kilometer waterwegen door de vennootschap geëxploiteerd.

De geraadpleegde rekeningen leveren geen enkel onderscheid op tusschen de exploitatie per spoor of te water, hoewel in den normalen gang van zaken de kosten van deze laatste nauwelijks het derde van de eerste bereikt.

De exploitatie van dezen gemengden vervoerweg boekt verlies vanaf den beginne, ter uitzondering van de jaren 1927 en 1928 die een lichte winst lieten ten bedrage van fr. 1,350,302-46 en van het dienstjaar 1930 waarvoor een winst wordt aangestipt van fr. 8,373,629-91, uitsluitend toe te schrijven aan de buitengewone ontvangst van fr. 10,643,119 ten titel van oorlogsschade.

Elk jaar echter, sedert de spoorweg bestaat, werd de waarborg van het Gouvernement aangesproken. Einde 1932 bedroegen de uit dien hoofde betaalde sommen fr. 134,086,500-18, waarvan een gedeelte in gestabiliseerde franken; deze som bereikt ongeveer 290,000,000 papierfrank.

Uw verslag heeft het vorig jaar de historie van deze vennootschap weergegeven en steunend op cijfers, aangetoond hoe zij door de stichting van een filiale « La Minière des Grands Lacs », aan deze laatste ruime mijnconcessies heeft afgestaan, wier inkomsten hadden moeten dienen om het kapitaal af te lossen en de talrijke millioenen welke de Staat jaarlijks den titel van interestwaarborg heeft gestort te delgen.

Wij achten het nutteloos op deze kwestie terug te komen ondanks den weerslag van deze verrichting op de achtereenvolgende balansen van de spoorwegmaatschappij.

VERGELIJKING VAN DE ELEMENTEN VAN VERVOER.

Algemeene kosten in Europa.

In antwoord op de vragen door de Commissie van den Senaat in 1934 gesteld ten opzichte van den vervoeromvang van de « Compagnie des Grands Lacs » in 1932, geven de statistieken van het Ministerie van Koloniën 69,785 T. zonder kilometer-ton aan; het verslag van den Gouverneur-Generaal over 1932 vermeldt 28,904,523 Km. T., zonder opgave van tonnenmaat, terwijl de « Compagnie des Grands Lacs » de volgende gegevens levert :

Vervoerde ton : 41,058; kilometer-ton : 15,667,298;

Een bewijs onder honderd van de uiterste moeilijkheid juiste en overeenstemmende inlichtingen te verkrijgen.

Het Gouvernement heeft zelf al de havens door deze vennootschap bediend uitgerust; de vakken zijn gewapend en uitgerust zooals het overige met een weinig gebillikte weelde van uitgaven. En nochtans, men kende de trage evolutie van dezen vervoerweg, die een strenge zuinigheid had moet opleggen op gebied van uitrusting zoowel als op gebied van exploitatie en die dienvolgens den last draagt van de zeer hoge kosten van eerste inrichting.

Einde 1933 bedragen de reserves en aflossingen fr. 195,135,275-78, terwijl op denzelfden datum de Kolonie als waarborg voor interest en aflossing fr. 134,086,500-18 heeft gestort.

BUURTSPOORWEGEN.

Einde 1933, bedroeg het belegd kapitaal fr. 289,060,872-83 en het geëxploiteerde net telde 519 kilometer.

De volgende uitvoerproducten, vervoerd door Vicicongo, betaalden als gemiddeld tarief per kilometerton :

	1927	1930	1931	1932	1930 Waarde der vervoerde ton	1932 Waarde aan de grens van de vervoerde ton
Katoen . . .	—	—	—	—	—	4,730
Palmnoten . .	—	—	—	—	1,500	1,030
Paddy . . .	—	—	—	—	—	—
Palmolie . . .	2.25 F.	2.65 F.	2.14 F.	1.93 F.	3,000	1,330
Sesam	—	—	—	1,200	1,200	980
Aardnoot . .	—	—	—	—	—	—
Koffie	—	—	—	—	—	—

Ieder dezer producten werd vervoerd door Vicicongo over de volgende afstanden :

	1927	1930	1931	1932
Gemiddelde afstanden . .	51 Km.	7 Km.	124 Km.	136 Km.
Kostprijs per ton . . .	114.75	204.05	265.36	262.48
Procent aan arme producten.	—	14 t. h.	20 t. h.	26 t. h. van hun waarde
Procent aan rijke producten .	—	1.7 t. h.	3.7 t. h.	5 t. h. »

Al deze producten moesten nog de vervoerkosten betalen.

Van Vicicongo naar Leopoldville : 1,780 kilometer te water ;

Leo naar Matadi : 399,5 kilometer per spoor ;

Matadi naar Antwerpen : 7,000 kilometer over zee.

En het geldt arme producten.

Niettegenstaande deze hoge tarieven moest de Kolonie tusschenbeide komen :

	in de financieele lasten.	in de massale ontlastingen.
1930 fr.	107,686 93	—
1931	3,062,119 65	3,025,291 93 spoor en
1932	2,237,728 72	4,832,602 80 weg.
1933	903,680 00	447,121 07

Vicicongo exploiteert het wegennet, en leidt aldus de producten naar den spoorweg en verdeelt de door haar aangebrachte goederen. Deze exploitatie wijst de volgende tonnenmaat en ontvangsten en uitgaven aan :

Lengte van het geëxploiteerde net		Uitgaven	Ontvangsten	Km. Ton	Ton geladen
—	1927	—	—	2,106,006 K.T.	—
—	1930	13,979,661.86	16,378,614.48	2,917,799 K.T.	—
2,500	1931	15,389,196.35	—	2,914,414 K.T.	18,300 T.
5,000	1932	14,075,082 27	9,445,527.19	3,161,446 K.T.	20,515 T.
9,500	1933	14,689,473.84	—	3,951,766 K.T.	27,323 T.

De ingevoerde goederen, de goederen door Vicicongo uitgevoerd, worden overgeladen in de haven van Aketi, geëxploiteerd door Vicicongo :

Haven van Aketi.

	Uitgaven	Ontvangsten	Ingevoerde en uitgevoerde tonnenmaat, het materieel van Vicicongo niet inbegrepen.
1930	801,910.15	1,003,348.31	—
1931	784,849.60	730,883.65	11,765 T.
1932	832,978.11	858,225.74	10,220 T.
1933	—	890,328.90	11,663 T.

	Kosten per ton.	Ontvangst per ton.
1930	—	—
1931	67.13 per T.	62.12 per T.
1932	81.48 —	83.09 —
1933	—	76.80 —

In het verslag van hun Maatschappij over het dienstjaar 1933, klaagt Vicicongo over de onwettelijke mededinging die haar op het wegnnet gedaan wordt : « De mededinging, die aan geen enkele verplichting onderworpen is, staat ons haar ladingen tegen verlaagd tarief af, doch ontnemt ons integendeel de dure goederen, die tegen een *normaal tarief* zouden kunnen vervoerd worden en ons een profijt zouden laten dat gedeeltelijk de opofferingen vergoedt die wij doen om de algemeene economie der gewesten die wij bedienen recht te houden. » Men mag zich terecht afvragen welke tarieven de Vicicongo zou toepassen zoo er geen mededinging ware.

Bovendien monopoliseert zij al meer en meer door haar mededingers op te slorpen. Sprekend over de exploitatie van het net der Provincie Stanleyville, zegt de Gouverneur-Generaal in zijn verslag van 1933 :

« *Al het officieel vervoer langs den weg is toevertrouwd aan Vicicongo.* De overige vervoerders zijn de mijnen voor hun eigen behoeften; de private vervoerders die de grootste tonnenmaat Japansche produkten naar de factorijen brengen; eindelijk de Shun die op grooten afstand voor de mijnen vervoert en 1,975,956 kilometer verklaard heeft. »

De Vicicongo exploiteert 9,252 kilometer wegen op 12,247 kilometer van heel de Stanleyvilleprovincie, zegge 75 t. h.

Vicicongo is de officieele vervoerder van een net van 4,626 kilometer.

Al de geleverde cijfers bewijzen dat de economische toestand der gewesten door de Vicicongo bediend en die er het feitelijk monopolium van heeft, niet door die wijze van exploitatie zal ontwikkeld worden.

In een nota in antwoord op het verslag der Commissie van Koloniën van den Senaat in 1934, geeft Vicicongo de volgende verklaring :

« Het is op verzoek van het Departement van Koloniën dat de tarieven op *een zeer laag peil* werden gebracht.

» Wat de massale verminderingen betreft door de Kolonie opgelegd, zij verplichten de Buurtspoorwegen producten en meer bepaald katoen te vervoeren *tegen bepaald lagere dan de kostende prijzen.* »

Ziehier deze zeer lage tarieven beneden den kostprijs : 1931, fr. 2-14 per K.T.; 1932, fr. 1-93 per K.T.

CHEMIN DE FER DU KIVU.

Voor memorie.

CHEMIN DE FER DU MAYUMBE.

Tot regie omgewerkt met een bestuurscomité dat zal deel uitmaken van de nieuwe combinatie voor het vervoerbedrijf in de Kolonie.

	Uitgaven	Ontvangsten	Ton	Km. Ton
1929	—	8,065,634.55	35,398 T.	3,164,186 K. T.
1930	6,166,367.52	6,795,426.21	35,061 T.	3,109,197 K. T.
1931	5,546,903.39	3,999,638.80	29,416 T.	2,786,258 K. T.
1932	4,946,309.17	5,705,711.05	29,759 T.	3,012,979 K. T.
1933	4,427,509.28	5,083,918.83	32,764 T.	2,989,704 K. T.

	Per eenheidston.		Locomotieven.	Wagens.
1929	fr. 1.45	1.70	—	—
1930	1.38	1.52	24 tot 25 T.	153
1931	1.59	2.30	id.	153
1932	—	—	id.	153
1933	—	—	—	—

De Regie exploiteert ook de haven van Boma.

In 1933 bedroeg de bevrachting 27,546 T.

1933	Boma	ontvangst	per ton fr.	20.42
		uitgegeven	—	15.53
1933	Manucongo	ontvangst	—	43.81
		uitgegeven	—	34.95
1933	Aketi	ontvangst	—	76.34
		uitgegeven	—	—

Het Gouvernement heeft het kapitaal van dezen spoorweg gevormd en draagt er in feiten al de verliezen van.

De massieve ontlastingen door het Gouvernement gedragen beloopt tot

1932	.	.	.	.	.	.	.	fr.	2,420,813	71
1933	.	.	.	.	.	.	.		1,997,613	02

* * *

De verslaggever-boekhouder van de regie van Mayumbe schrijft den achteruitgang van de tonnenmaat der producten stroomafwaarts, namelijk wat de palmoten betreft, toe aan het feit dat de koopprijs aan de inboorlingen betaald, gedaald is van fr. 0.75 in 1931 op 0.25 in 1933, hetzij met 250 frank per ton; de waarde aan de grens bedroeg 1,030 frank.

BESLUIT

In den loop van de bespreking van dit verslag heeft de Commissie van Koloniën van den Senaat vooral aandacht gewijd aan de studie van twee nauw omliggende vraagstukken van hoofdzakelijk belang : den normalen loop van ontvangsten en uitgaven, en de politiek van vervoer.

Het is inderdaad onbetwistbaar dat de oplossing van deze beide vraagstukken gezien de huidige omstandigheden een dwingend karakter van hoogdringendheid heeft aangenomen, omdat de vergissingen die men in het verleden heeft opgestapeld het herstel van het begrotingsevenwicht, en, bij terugslag, de economische opleving in de Kolonie dreigen in gevaar te brengen.

De vergelijkende critische studie van de ontvangsten en uitgaven bewijst op de meest duidelijke wijze dat, gedurende het tijdperk van schijnbare wel-

vaart na den oorlog, de Kolonie, wegens den toevoer van kapitalen uit Europa — 1,792,000,000 in 1929, — haar eigen inkomsten is gaan beschouwen als iets tijdelijk van minder waarde. Valt het dus te verwonderen dat het streven van al degenen die, te eenigen titel, hun bedrijvigheid in Congo uitoefenen, gericht was naar de kolom « uitgaven » en dat de Fata Morgana van den Pactolus hen bevrijdde van de bezorgdheid om het tegenwicht van elk behoorlijk budgetair beheer : de normale ontvangsten.

Wanneer de economische crisis losbarstte en dat de verticale daling van den toevoer van kapitalen (96,000,000 in 1932) den ban kwam verbreken, dan heeft de begrooting der Koloniale middelen, ontdaan van al de wissels op de toekomst getrokken en voorbarig gedisconteerd, nog al plotseling een zoodanig onevenwicht vertoond dat, gansch natuurlijk, de aandacht en het streven moesten worden afgeleid en in aller haast gericht naar de kolom « ontvangsten ». Ongelukkig heeft men te laat ingezien dat anti-economische handelingen nooit ongestraft blijven en dat boven zijn normale middelen te leven eene grove dwaling is, die even schadelijk is voor de collectiviteit als voor de particulieren.

Ook, wanneer de aandacht werd gevestigd op de gewone ontvangsten zag men in dat de eenen schier niet meer dan in theorie bestonden, terwijl de anderen die, behalve hun stabiliteit, een stijgende lijn hadden dienen te vertoonen, op onrustwekkende wijze naar beneden waren gegaan.

Welke oplossing dient men voor te stellen? Het antwoord is zoo elementair dat men het ternauwernood durft geven zonder een waarheid als een koe te uiten. En toch is het de waarheid : de Staat, de economische dwalingen erkennend die, in het verleden, het begrootingsevenwicht hebben ontwricht, moet zijn huishouding inkrimpen, in meer doelmatige verhouding dan tot nog toe het geval was : *en zoo wel onder het regime der devaluatie als onder eenig andere formule*. Al zijn streven moet gericht zijn naar de vermeerdering en de stabilisatie zijner ontvangsten, in de mate waarvan hij zijn uitgave streng moet beperken.

In deze orde van gedachten, kan men zich afvragen of al de maatregelen kunnen en moeten genomen worden, dit werden aan de hand van een rijpelijk overwogen financieel plan.

Wij meenen niet daarop bevestigend te kunnen antwoorden : vele ontwerpen werden overwogen en vele hervormingen geschetst; maar niets werd in de diepte nagestreefd, geen enkele organische hervorming werd ver genoeg gedreven om de lang verwachte heropleving na zich te kunnen slepen.

Wij blijven verzompen in een reeks chronisch deficitaire begrotingen, met schommelende ramingen omdat de meeste hypothetisch zijn. Daaruit vloeit natuurlijk een regime van onzekerheid en improvisatie voort.

Het lijkt evenwel dat het Koloniaal Gouvernement de schets heeft overwogen van een fiscaal maatregel, die de onmiddellijke opbrengst der ontvangsten zou kunnen vermeerderen, door de verhooging van de uitvoerrechten op sommige producten.

Doch ternauwernood toegepast, lokte dit besluit het schier eenparig verzet uit vanwege de belanghebbenden, onder voorwendsel dat de maatregel anti-economisch zou zijn.

Daarmede kan de Commissie niet akkoord gaan.

Een enkele zaak is beslist anti-economisch van het dubbele standpunt uit.

van de begrotingstechniek en het zakenleven, en dat is het feit van een Staat die het evenwicht van zijn begroting doet afhangen van het economisch onevenwicht.

Hoe kan men voorreerst, van een economisch standpunt uit, den waarborg van interest rechtvaardigen die de Staat aan private vennootschappen verleent zonder eenig mogelijk verhaal; hoe kan men den dienst dezer renten gedurende jaren rechtvaardigen, terwijl de belanghebbenden groote winsten maakten, aanzienlijke afschrijvingen verrichtten en stevige reserves en een belangrijke portefeuille konden aanleggen?

Is het aan den anderen kant aan te nemen, dat, om het verkeer der producten aan te wakkeren en den uitvoerhandel uit te breiden, het Gouvernement van de Kolonie aan de vervoermaatschappijen massale ontlastingen oplegt die het ten slotte zelf draagt; ontlastingen die misschien op het gebied van de zaken een gunstigen weerslag hadden, maar die volstrekt onverdedigbaar zijn op gebied van de begroting?

Is het aannemelijk dat aan eenige bevoorrechten in rechte of in feite monopoliums worden verleend, die de handelsvrijheid knevelen door de vrije concurrentie der prijzen te ontreddeeren?

Men had kunnen denken dat het Gouvernement, toen het begrepen had wat het verleenen van deze ongewettigde monopoliums het hadden gekost, zich wel zou gewacht hebben in het zelfde euvel te hervallen: geenszins, helaas.

Dat een nieuw monopolium van het autovervoer werd toegekend tusschen 1928 en 1934 bewijst dat het niets heeft geleerd uit de ondervinding. De Commissie betreurt het, veroordeelt het en wenscht zich in geen deele aan te sluiten bij dezen gevaarlijken maatregel, dien zij zonder voorbehoud afkeurt.

Het is hoogst anti-economisch als aannemer van openbare werken een vervoermaatschappij te kiezen waarvan de rol er alleen in bestaat als tussenpersoon op te treden, en die onmiddellijk de zaak aan een derde overmaakt mits het voordeel te genieten van de overeenkomsten die men gemakkelijk raadt, alsof de Staat niet zelf rechtstreeks kon onderhandelen met de aannemers en aldus de aanzienlijke winst besparen die thans door de tussenpersonen wordt verwezenlijkt.

Laat ons niet vergeten dat het dank zij dergelijke vergissingen is dat fouten konden begaan worden waarvan de ernst steeds duidelijker wordt: de havens van Ango-Ango en Matadi, de kademuur van Coquilhatville, en nog vele andere ondernemingen hebben ons ten koste van strenge maar verdiende lessen genoeg ervaring gegeven.

Het is anti-economisch ontzaglijke vergunningen van gronden toe te staan aan financieele groepeerings die, in strijd met alle verbintenissen, er slechts een onaanzienlijk deel van exploiteeren, waardoor de Staat beroofd wordt van inkomsten die hij te recht kon verwachten.

In 't kort, het is anti-economisch dat de Staat op alle gebieden vrijgevig is met milliarden die hij niet bezit.

Wij zouden de lijst van anti-economische maatregelen nog kunnen aanvullen; laat ons een laatste maal zeggen dat zij alle beslist moeten afgeschaft worden en laat ons aan den anderen kant erkennen dat de Staat in zijn rol blijft wanneer, hij, naar het voorbeeld van alle koloniale landen, door gepaste fiscale maatregelen tracht zijn inkomsten te verhoogen en te stabiliseeren met het oog op het evenwicht van de begroting.

Bezorgd als zij is de regelen van een wijs beleid te zien toepassen, kan de Commissie er niet genoeg op aandringen opdat geen enkele fiscale maatregel geïmproviseerd of willekeurig zou genomen worden.

Elke nieuwe regeling zou voortaan moeten overeenstemmen met de groote lijnen van een grondig overwogen en in den schoot van een bevoegd organisme, zooals een Hooge Raad van de Koloniën, bestudeerd financieel plan; deze Raad zou er in de eerste plaats moeten om bezorgd zijn elken ongepasten of tergenden fiscaal maatregel te vermijden en *vooral beslist elken maatregel af te wijzen die onze medeburgers achteruittelt ten voordeele van het buitenland.*

Zou de aldus uitgedrukte zaak zoo moeilijk om verwezenlijken zijn? Laten wij zien wat gebeurt in de overige koloniën en hoe de cijfers hun overwegende bezorgdheid weergeven : het evenwicht van hun begrooting.

KOLONIËN	DIENST- JAAR	ONTVANGSTEN	UITGAVEN	OPMERKINGEN
Kenya	{ 1932 1933	£ 3,010,214 £ 3,121,496	£ 3,119,723 £ 3,168,035	Inbegrepen ontvang- sten en uitgaven van de spoorwegen.
Tanganyika Territory . .	{ 1933 1934	£ 1,564,538 £ 1,672,320	£ 1,655,193 £ 1,672,073	
Uganda	{ 1932 1933	£ 1,402,527 £ 1,350,070	£ 1,332,751 £ 1,275,593	
Zuid-Rhodésie	1933-1934	£ 2,465,380	£ 2,858,442	
Noord-Rhodésie	1933	£ 718,283	£ 778,879	
Nigéria	{ 1932-1933 1933-1934	£ 4,984,505 £ 4,887,182	£ 4,983,739 £ 5,035,562	
Sierra-Leone.	{ 1932 1933	£ 872,469 £ 656,529	£ 831,921 £ 691,686	
Gold Coast	{ 1932-1933 1933-1934	£ 3,441,450 £ 3,627,200	£ 3,444,146 £ 3,255,371	
Eng.-Egypt Soudan . . .	{ 1932 1933	£.E. 3,853,798 £.E. 3,631,552	£.E. 3,853,798 £.E. 3,621,957	
Gambie	{ 1932 1933	£ 206,132 £ 231,787	£ 196,014 £ 180,161	
Nyassaland	{ 1932 1933	£ 382,639 £ 369,015	£ 401,774 £ 403,343	
Fransch West-Afrika . .	1934	fr.812,661,000	fr.812,661,000	
Madagascar	1934	fr.270,500,000	fr.270,500,000	
Angola	1933-1934	152,777,881.46 angolares	152,777,881.46 angolares	
Mozambique.	1932-1933	356,402,149 escudos	340,933,897 escudos	
Fransch Equat. Afrika . .	Financieële toestand minder gunstig dan die van Fransch West-Afrika, maar op verre na niet zoo ongunstig als deze van Belgisch-Congo.			

Onzes inziens hangt de moeilijke begrooting van onze Kolonie nog van een andere oorzaak af en wel dat wij de hoofddwaling begaan immer ons koloniaal bezit te beschouwen als een homogene geografische eenheid : Onze Congo.

Feitelijk zijn er in Congo zooveel landen als provincies : en van de eene tot de andere maken het klimaat, de verhevenheid, de samenstelling van den bodem en van den ondergrond, alsook de natuurrijksdommen die er uit voortvloeien de economische mogelijkheden totaal verschillend. In een enkele begrooting al de uiteenlopende behoeften die ontstaan uit die geografische en ethnische verscheidenheid willen samentrekken, is een ongerijmdheid en een bestendige bron van misrekeningen.

Men zou de studie der begrooting per provincie en per district moeten hernemen; de aldus gesplitste begrooting is het eenig doelmatig middel om de gewestelijke behoeften te kennen met de passende middelen, terwijl men aldus ook binnen de perken der mogelijkheden eener gezonde en voorzichtige decentralisatie zou blijven.

Om een vergelijking te maken tusschen de bestuurlijke samenstelling van het Moederland en dit der Kolonie, herinnert het district aan de gemeente met haar eigen begrooting en bestuur; de Belgische provincie komt overeen met de Congoprovincie en het Gouvernement-Generaal der Kolonie met het Centraal Bestuur van het Koninkrijk.

De voorgestane hervorming zou het groote voordeel hebben de huidige zware dwaling op te heffen die voortspruit uit het gemak de uitgaven van uitsluitend gewestelijk belang aan te schrijven op den overeenstemmenden post van de algemeene begrooting, die slechts de uitgaven zou moeten behelzen die de Kolonie in haar geheel betreffen.

Het Koloniaal Bestuur doet weliswaar opmerken dat de toepassing van deze hervorming moeilijk te verwezenlijken ware.

Was de oorlog onze administratieve bedrijvigheid niet komen storen, dan ware die hervorming in voege getreden vanaf 1914.

Bovendien weze het ons toegelaten te zeggen dat het Bestuur van Ruanda-Urundi elk principieel verzet krachtdadig logenstraft.

Het verslag over het bestuur dezer gebieden is een model in zijn soort; men kan enkel bewonderen dat ieder jaar de cijfers kloppen met de begrootingsramingen. Laten wij zonder groote hoop verandering te zien komen, eens te meer de spijt uitdrukken dat dit niet het geval is voor het algemeen verslag der Kolonie.

Eens te meer wordt bewezen hoezeer de medewerking van een Hoogen Kolonialen Raad, bedrijvig gemengd in het begrootingsleven, uitstekende diensten zou bewijzen vooral zoo, op dit gebied zooals op vele andere, beroep werd gedaan op de onmetelijke reserve van ervaring opgedaan op gebied van de practijk door al onze gewezen Gouverneurs-Generaal, Gouverneurs en Vice-Gouverneurs van provincie.

Deze kostbare reserve van ervaring, bevoegdheid en toewijding wordt thans verwaarloosd of gaat verloren ten gevolge van de omstandigheden ofwel wordt zij al te onvolledig benuttigd ten bate der Kolonië.

Op gebied van vervoer blijkt duidelijk uit dit onderzoek dat iedere transport-aannemer exploiteert volgens zijn eigen formule, goed of slecht, en dat er geener-

lei vormelijke of feitelijke samenschakeling bestaat tusschen de onderscheiden methodes.

De controle der Regeering op de vennootschappen waarin zij rechtstreeksche belangen heeft is ondoeltreffend gebleken : zooals zij tot nog toe bestond heeft de formule van de controle door een afgevaardigde van den Staat definitief schipbreuk geleden.

Onze 4.354 kilometer spoorwegen laten het vraagstuk van het vervoer onzer gewassen onopgelost en deze blijven nog te moeizaam uitvoerbaar.

In feite hebben het Gouvernement en de inboorling zware offers gebracht om aan den handelaar toe te laten de inlandsche producten tegen de laagste prijzen te koopen.

Ondanks alles, beloert de veelvraat van het vervoer gestadig den tusschenpersoon om zijn aandeel op te eischen bij de geringste verhooging van de waarde der producten, en zulks op grond van het noodlottig stelsel der veranderlijke tarieven.

Tot het verhelpen van dezen toestand, waarop uw Commissie vanaf 1923 heeft gewezen, heeft de Staat een eersten maatregel getroffen door de oprichting van het « Vast Comité voor de samenschakeling van het vervoer », wiens bedrijvigheid steeds vertrouwelijk is geweest in de oogen van hen die de verantwoordelijkheid van de controle dragen.

Dit Comité schijnt niet te hebben beantwoord aan hetgeen daarvan werd verwacht, vermits nu de Staat beroep doet op de medewerking van een nieuwen dienst.

Omtrent hetgeen diende gedaan, zijn de meeningen verdeeld.

Terwijl de eenen oordeelen dat de bedrijvigheid van het vast Comité voor samenschakeling van het vervoer volledig aan het nagestreefde doel beantwoordde, wenschten anderen de oprichting van een Nationale Spoorwegmaatschappij in Congo; anderen ten slotte, en de gedachte verdiende althans een ernstig onderzoek, wenschten een samenwerkende maatschappij voor het vervoer.

Hier blijkt andermaal het nut van een Hoogen Kolonialen Raad, die gelast is de in de eerste plaats betrokken openbare meening voor te lichten en in een geest van volkomen objectiviteit al de meeningen te onderzoeken in het licht der opgedane ervaring.

Deze Hooge Raad zou steeds het nut hebben gehad ons te zeggen om welke doorslaande redenen de Staat zijn eerste opvatting, nl. het vast Comité tot samenschakeling van het vervoer, verloothenend en tevens verwaarloozende én de Nationale Maatschappij der Congoleesche Spoorwegen én de Samenwerkende Maatschappij van het Vervoer, is blijven stilstaan bij een vierde oplossing verschenen in den *Moniteur* van 20 April jl., die *in extenso* het Koninklijk besluit afkondigt betreffende de oprichting van den Dienst voor exploitatie van het koloniaal vervoer.

Wat er ook van zij, de oplossing van het vervoervraagstuk beheerscht thans heel den toestand; zij staat op het voorplan van de economische behoeften der Kolonie en de Regeering mag op dit punt geen enkelen troef meer wagen. Zij moet slagen omdat voldoende is bewezen dat de invloed van de tarieven in hoofdzaak den mogelijken uitvoer van onze inlandsche landbouwproducten en de algemeene economische heropleving beheerscht.

Op dit gebied mag de geachte Minister rekenen op de volledige en loyale medewerking der Commissie voor Koloniën van den Senaat.

Dit gezegd zijnde, mag worden vastgesteld dat de oprichting van den Dienst, zooals hij werd samengesteld, in de openbare meening geen golf van beredeneerde geestdrift noch een van alle scepticisme ontdaan vertrouwen verwekt.

De meest optimistisch gezinden, evenals diegenen aan wie een latente status quo niet zou mishagen, verkondigen graag dat Congo reeds zijn economischen bloei hervat en dat, bijaldien men nog wat geduld oefent, de Kolonie zich wel zelf ermede zal gelasten de ongepastheid te bewijzen van allerlei ontwerpen van heropbeuring, waarmede iedereen in de sombere dagen bleek in te stemmen.

Gewis zal Congo, die een van de eerste en van de hardst getroffen landen is geweest, bij de eerste genezen landen zijn bij de eerste bries van economische heropbeuring.

Gewis, een land, dat door zichzelf rijk is, zooals onze Kolonie, kan niet eeuwig blijven stilstaan.

Gewis, zelfs een zeker begrotingstekort kan ons niet verontrusten : de ontdekking van een nieuwe en rijke ertslaag, bij voorbeeld, of de onvoorziene stijging, op de wereldmarkt, van een product, dat de ontvangsten van het Gouvernement sterk kan beïnvloeden, kunnen met den dag den toestand verbeteren en leiden naar het herstel van het begrotingsevenwicht.

Maar dat is niet de zaak en al hetgeen voorafgaat strekt er toe dit te bewijzen : het eenige brandpunt is te weten of de primauteit van het Gouvernement al dan niet hersteld is, of Belgisch-Congo, herboren voor het economisch leven, zal bevrijd zijn van elke belemmering, vrij van allen kliekjesgeest, ontdaan van den last der banden die zijn bloei hebben gekneveld, zijn levenskracht ondermijnd en zijn bestaan zelf in gevaar gebracht.

Wat betreft de hervormingen, die de toestand vergt, het is aan het Gouvernement dat het behoort dit door te drijven : het werd voldoende en duidelijk verwittigd.

De conversie der Congoleesche renten, het vraagstuk der obligaties met gewaarborgden interest, de conversie der onrechtstreeksche rente en andere evenzeer belangrijke vraagstukken zijn even zooveel punten over wier lot het hoog tijd is dat het Gouvernement der Kolonie uitleg verstrekke en overga tot daden.

De Commissie zou oordeelen aan haar plicht tekort te schieten indien zij niet verklaarde dat de pogingen tot heden gedaan haar volstrekt ontoereikend schijnen.

Zij dringt vooral aan opdat de kapitale vraagstukken een spoedige oplossing krijgen en opdat de bundels dezer kiesche en lastige vraagstukken om deze redenen niet in de ministerieele kartons de vraagstukken zouden gaan vervoe-gen, aan wier oplossing de tijd alleen werkt.

Eenparig heeft uw Commissie dit verslag goedgekeurd en eensgezind stelt zij U voor het wetsontwerp houdende de gewone begrooting van Belgisch-Congo voor het dienstjaar 1935 aan te nemen.

De Verslaggever,
R. LEYNIERS.

De Voorzitter,
V. VOLCKAERT.

B. — RUANDA-URUNDI**MEVROUW, MIJNE HEEREN.**

Het ontwerp van begrooting van Ruanda-Urundi voor het dienstjaar 1935 voorziet :

Ontvangsten	1935	1934
Vaste ontvangsten fr.	29,553,700	30,328,900
Toelage van België	8,000,000	12,000,000
	37,553,700	42,328,900
Uitgaven.	37,362,345	40,513,800
Vermoedelijk boni	191,355	1,815,100

De vermoedelijke bonis zijn niet te rechtvaardigen, indien zij moeten worden bekomen met toelagen van het Moederland.

In werkelijkheid bedraagt het tekort fr. 7,808,654, zegge 21 t. h.

* * *

In de volgende tabellen vatten wij de ramingen van ontvangsten en uitgaven samen, vergeleken bij de gedane ontvangsten en uitgaven.

	ONTVANGSTEN		UITGAVEN	
	ramingen	geïnd	ramingen	geïnd
1930	36,686,985	30,956,848 97 (1)	36,440,985	34,654,198 24
1931	43,276,736	34,277,256 79 (1)	44,233,019	30,210,882 06
1932	41,275,550	28,347,926 38 (1)	41,256,923	32,850,523 42
1933	30,372,400	21,004,978 02 (1)	43,132,161	34,403,424 60
1934	30,328,900	—	40,513,800	—
1935	29,553,700	—	37,362,345	—

De schuld die 700,000 frank bedroeg, is gestegen :

1927. fr.	700,000
1930.	2,446,385
1933.	9,600,000
1935.	8,700,000

(1) Niet inbegrepen de toelagen van België en van de Kolonie.

De Schuld vertegenwoordigt dus 21 t. h. van de ramingen van uitgaven. Een vergelijkend onderzoek der uitgaven per dienst besluit tot een ernstige inkrimping voor de meeste dezer.

Vergeleken bij 1933, bedraagt zij fr. 4,790,816 of 11 t. h.

— 1934 — — 3,151,455 of 8 t. h.

De inkrimping en de verwezenlijkte bezuiniging is des te treffender daar de getalsterkte, die, in 1933, 209 bedienden bedroeg, in 1934 is gestegen tot 211 en in 1935 tot 248 bedienden.

* * *

Wat betreft de ontvangsten eigen aan de gewesten, de ramingen voor 1935 bedragen 23,753,700 frank. De ontvangsten in 1933 bedroegen fr. 21,004,978-02.

België en de Kolonie moesten tusschenbeide komen voor fr. 19,740,425-14.

Deze tusschenkomst bedroeg :

Niets.	in 1931 eigen ontvangsten	34,277,256 79
Fr. 2,300,662 10	in 1932 — —	26,047,264 28
19,740,425 14	in 1933 — —	21,004,978 02

Zegge een vermindering van fr. 13,272,278-77 van 1931 tot 1933 of 38 t. h. tegenover 1931.

De ramingen voor 1935 bedroegen 30,328,900 frank hetgeen een ernstige verhooging beteekent.

Het zijn voor de jaren 1931 tot 1933 de douanen en de inlandsche belastingen die meest de ontvangsten hebben beïnvloed.

	1931	1933	Daling	T. h. op de ontvangsten.	T. h. op de globale begrooting.
Douanen . .	6,655,215 68	3,815,041 65	2,840,174 03	42 t. h.	8 t. h.
Belastingen . .	17,837,168 55	9,333,051 00	8,504,117 55	47 t. h.	24 t. h.

Deze twee bronnen van inkomsten komen dus voor 32 t. h. in aanmerking bij de globale vermindering die 38 t. h. bedraagt.

De verwachte verhooging voor 1935 slaat hoofdzakelijk op de twee zelfde posten.

De tabel der gedane uitgaven, vergeleken bij de voorziene, wijst vanaf 1931 op een klaarblijkende overdrijving der ramingen.

De Commissie vestigt andermaal de aandacht van de Regeering op den onsamenvangenden tekst van het jaarlijksch verslag over Belgisch-Congo, waar de tegenstrijdigheid tusschen cijfers en gegevens in het oog springt. Zij stelt als model het verslag voor over Ruanda-Urundi dat dient geloofd voor zijn methodischen tekst en de overeenstemmende cijfers.

Uw Commissie stelt u voor de gewone begrooting van Ruanda-Urundi voor 1935 goed te keuren.

Dit verslag werd door de aanwezige leden uwer Commissie eenparig aangenomen.

De Verslaggever,
R. LEYNIERS.

De Voorzitter,
V. VOLCKAERT.

BIJLAGE A.

TABELLEN VAN DEN INVOER
IN BELGISCH-CONGO

VERHOUDING TUSSCHEN DE STAATSUITGAVEN

Jaren	Invoer	Uitvoer	In gestabiliseerde franken	
			Mali	Boni
1920	828,719,500	1,099,822,500	—	271,103,000
1921	930,827,000	735,000,000	195,827,000	—
1922	805,249,575	882,729,050	—	77,479,475
1923	772,379,000	1,091,567,750	—	319,188,750
1924	891,765,000	866,922,000	24,843,000	—
1925	1,506,610,000	1,080,766,750	425,843,250	—
1926	1,458,835,000	822,715,250	636,119,750	—
1927	1,496,358,868	1,055,239,249	441,119,619	—
1928	1,624,498,658	1,227,867,419	396,631,239	—
1929	1,943,192,906	1,444,266,477	498,926,429	—
1930	1,581,315,177	1,511,490,871	69,824,306	—
1931	961,891,851	1,104,045,231	—	142,153,380
1932	464,631,939	667,922,436	—	203,290,497
	15,266,274,474	13,590,354,983	2,689,134,593	1,013,215,102
	13,590,354,983	—	1,013,215,102	—
	1,675,919,491	Tekort —	1,675,919,491	—
	=====	=====	=====	=====

TABEL I.

EN DEN BIJZONDEREN HANDEL

Totaal buitengewone uitgaven	Gestabiliseerde onwaarde Invoer van materialen in verband met de groote werken	Buitengewone uitgaven in gestabiliseerde frank	Gestabiliseerde waarde Invoer van materialen in verband met de groote werken
124,394,787 56	48,740,630	433,992,825	170,045,750
73,586,158 67	64,526,539	247,954,290	217,574,000
124,537,678 44	57,732,786	373,186,625	173,000,625
93,133,527 68	76,863,241	184,162,300	151,989,250
115,255,001 86	95,316,691	269,907,250	113,582,000
307,207,977 86	186,778,566	528,211,775	321,146,000
514,718,693 18	255,808,004	580,647,200	288,558,500
938,206,000 00	274,702,186	938,206,000	274,702,186
313,482,000 00	318,281,256	313,482,000	318,281,256
430,939,000 00	417,534,945	430,939,000	417,534,945
678,423,000 00	325,130,783	678,423,000	325,130,783
291,718,000 00	192,377,912	291,718,000	192,377,912
61,790,000 00	72,165,315	61,790,000	72,165,315
4,067,422,095 25	2,385,958,924	5,332,620,265	3,036,088,522
—	—	—	—
—	—	—	—
=====	=====	=====	=====

INVOER IN

Jaren.	Houten of ijzeren onvaste goederen.		Gegalvaniseerd plaatijzer.		Bouwhout.		Glas en vensterglas, kleuren, vernis, enz., cement, kalk, baksteen, enz.	
	Ton	Waarde	Ton	Waarde	Ton	Waarde.	Ton	Waarde
1920	2,046	5,863,184	1,594	3,539,180	1,936	1,976,313	11,898	7,250,012
1921	960	4,007,977	1,162	2,516,232	2,248	2,162,565	15,517	7,985,971
1922	715	3,920,269	1,246	1,885,333	876	847,070	10,354	5,168,996
1923	693	4,293,918	3,286	7,833,308	344	525,704	16,687	9,912,399
1924	623	4,709,408	2,530	5,780,844	1,212	1,293,228	13,366	6,771,368
1925	1,628	9,577,978	5,915	13,622,895	4,640	4,464,150	20,669	12,301,908
1926	3,081	18,003,540	9,104	25,283,618	3,201	5,721,528	25,687	21,930,054
1927	4,026	23,533,850	7,762	26,163,214	3,656	6,803,667	35,158	31,425,425
1928	3,421	24,566,534	6,992	21,648,118	5,715	9,167,877	34,017	31,042,327
1929	4,552	30,264,417	7,885	24,140,681	4,456	7,110,675	37,515	34,398,343
1930	2,762	22,721,565	6,086	18,862,867	3,754	4,796,899	38,426	32,140,124
1931	1,034	8,520,755	3,219	7,994,058	2,198	1,607,364	21,468	21,364,852
1932	464	2,289,640	1,166	2,309,042	694	318,006	9,470	7,066,948

TABEL II.

BELGISCH-CONGO.

Balken, zink en lood.		Nagels, glas, enz.		Allerlei materialen voor het bouwen.	
Ton	Waarde	Ton	Waarde	Totale tonnenmaat	Totale waarde.
689	2,091,928	443	1,246,518	18,606	21,967,135
847	2,660,651	747	2,117,664	21,481	21,451,060
1,122	2,248,270	515	938,492	14,828	15,008,430
993	3,786,514	784	1,796,768	22,787	28,148,611
1,533	5,661,232	440	1,096,931	19,704	25,313,011
1,718	7,117,832	869	1,928,501	35,439	49,013,264
2,147	12,543,867	771	2,264,203	43,991	85,746,810
3,624	16,307,985	1,258	4,443,731	55,504	108,677,872
3,055	16,006,131	845	2,926,751	54,045	105,357,738
5,192	27,614,591	978	3,225,794	60,578	126,854,501
2,572	11,606,056	932	2,262,984	54,532	92,390,495
505	4,537,788	401	1,209,785	28,825	45,234,603
309	2,447,709	233	579,099	12,336	15,010,444

INVOER IN

Jaren.	Spoorwegmaterieel.		Scheepvaartmaterieel.	
	Tonnenmaat.	Waarde.	Tonnenmaat.	Waarde.
1920	8,672	16,498,508	2,095	6,624,489
1921	9,616	21,213,179	2,643	15,961,279
1922	10,392	26,095,541	1,872	11,025,631
1923	13,603	28,823,167	2,728	11,773,908
1924	25,378	39,061,181	4,610	19,126,877
1925	46,517	69,236,688	7,018	36,868,145
1926	46,037	74,869,395	7,004	35,289,781
1927	40,770	69,101,907	4,830	23,465,208
1928	13,986	46,479,259	9,365	60,269,829
1929	38,105	102,061,228	8,514	63,758,522
1930	11,362	85,356,217	5,458	49,916,226
1931	27,676	83,705,604	1,762	17,567,708
1932	6,870	34,562,563	668	4,999,127

TABEL III.

BELGISCH-CONGO.

Vervoer te land.		Vliegwezen.	TOTAAL.	
Tonnenmaat.	Waarde.		Tonnenmaat.	Waarde.
379	3,650,331	—	11,146	26,773,328
534	5,901,021	—	12,793	43,075,479
487	5,603,184	—	12,751	42,724,356
643	8,117,555	—	16,974	48,714,630
1,013	11,805,622	—	31,001	70,003,680
2,355	31,660,469	—	55,890	137,765,302
3,105	66,329,965	—	56,146	170,061,264
3,562	73,457,193	1,135,556	49,163	166,024,308
3,992	106,174,430	1,054,830	27,343	212,923,518
5,181	124,860,694	1,999,170	51,800	290,680,444
4,103	97,467,845	9,986,932	20,923	232,740,288
2,065	45,869,997	2,145,524	31,503	147,143,309
829	17,593,181	137,177	8,367	57,154,871

INVOER IN

JAREN	LEVENDE DIEREN		VOEDING EN DRANKEN	
	Ton	Waarde	Ton	Waarde
1920	2,957	4,157,574	28,015	45,072,746
1921	3,060	4,601,954	24,316	43,480,687
1922	4,188	5,384,626	26,328	44,554,921
1923	5,110	12,321,845	28,744	67,801,161
1924	4,704	12,163,912	27,932	78,566,327
1925	7,927	18,211,460	39,964	120,230,925
1926	7,209	16,891,571	54,930	195,547,280
1927	9,122	34,869,841	58,569	258,816,747
1928	11,516	55,949,385	51,681	287,378,950
1929	11,630	64,164,536	62,279	283,174,439
1920	10,955	54,023,706	61,315	256,967,113
1931	5,696	23,497,686	48,232	189,365,815
1932	2,192	9,157,183	34,178	108,534,692

TABEL IV.

BELGISCH-CONGO.

BRANDSTOFFEN EN BEREIDE STOFFEN		VERVAARDIGDE PRODUCTEN		Buitengewone uitgaven van het Gouvernement
Ton	Waarde	Ton	Waarde	
129,820	17,868,835	34,900	168,049,004	124,394,787 56
174,716	23,237,682	40,163	204,706,895	73,535,158 67
147,353	16,167,993	37,877	202,612,448	124,537,678 44
217,153	30,564,125	60,061	279,326,884	93,133,527 68
233,744	48,289,018	91,741	350,625,085	115,255,001 86
329,120	79,579,699	147,840	658,222,236	307,207,977 86
395,622	138,347,799	173,802	942,410,592	514,718,963 18
413,795	181,784,028	168,097	1,020,888,252	938,206,000 00
538,795	200,785,317	134,061	1,080,385,006	313,482,000 00
553,765	263,671,440	186,878	1,332,182,491	430,939,000 00
488,005	133,773,679	152,011	1,076,550,679	678,423,000 00
205,728	121,419,917	96,981	627,608,433	291,718,000 00
109,635	52,270,384	36,873	294,669,680	61,790,000 00

(72)

(73)

[Nr 108.]

BIJLAGE B

VRAGEN EN ANTWOORDEN

VRAAG. — Het krediet voorzien bij artikel 115, litt. *d*) van het ontwerp van gewone begrooting luidt als volgt : « bevoorrading en reguleering van het wederbeleggingsfonds voor de betaling van de bijkomende kosten van het door de diensten in Afrika opgevorderd materieel. » (Zie stuk n^r 31 van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergadering van 18 December 1934, blz. 212) schijnt een aanvullend fonds te moeten zijn voor de gewone kredieten voor materieel. Zijn inschrijving bij het hoofdstuk der onwaarden en terugbetalingen is niet te verklaren zoomin als zijn vermelding bij het artikel « tekorten van rekenplichtigen » wanneer het hier feitelijk een redmiddel geldt geleverd door de eigenaardigheden der koloniale comptabiliteit. Bovendien komt dat krediet van 300,000 frank voor onder het globaal aangevraagd en niet beperkt krediet van 1,705,000 frank.

Zou artikel 115*d*) geen afzonderlijk artikel moeten uitmaken ?

ANTWOORD. — De Commissie van Koloniën van den Senaat heeft den wensch uitgedrukt het gebruik te zien verdwijnen van voorloopige aanschrijvingen van uitgaven van materieel opgevorderd door de diensten in Afrika.

Om op dien wensch in te gaan werd besloten dat elk artikel « materieel » van *elken* dienst onmiddellijk zou worden bezwaard met de kosten van dit materieel verhoogd met al de verzendingskosten tot de plaats van bestemming.

Daar deze verzendingskosten niet gekend zijn bij de bestelling, worden zij tamelijk nauwkeurig geraamd bij het vastleggen der uitgaven en definitief aangewezen op elk der artikelen « materieel » van de begrotingen. Dit is het eenig regelmatig middel om de geldende comptabiliteit inzake vastgelegde uitgaven in acht te nemen en zich te verzetten tegen kredietoverschrijding bij de artikelen « materieel » van de begrotingen.

Doch tusschen de ramingen en de werkelijk betaalde bedragen wegens bijkomende kosten van de koopwaren, zal er altijd een gering verschil bestaan; dit verschil komt ten laste van littera *d*) van artikel 115. Dit verschil kon gewis het voorwerp zijn, zelfs zoo het om centiemen gaat, van terechtwijzingen voor elke verrichting, doch dit ware een al te ingewikkeld en aanzienlijk stoffelijk werk zonder verhouding met eenig practisch resultaat.

Derhalve heb ik besloten dat deze verschillen globaal zouden worden in rekening gebracht onder een littera van een afzonderlijk artikel of in een met dat doel aangevraagd krediet.

Wat betreft de plaats van het littera in artikel 115, valt op te merken dat dit laatste niet alleen tekorten in geld van rekenplichtigen omvat, doch ook nog een reeks verrichtingen wegens regulariseering van tekorten in magazijnen (verlies, vernietiging, beschadiging) enz., alsook wegens waardevermindering van koopwaren in voorraad, enz.

De analogie tusschen deze soorten uitgaven en die wegens ontoereikende raming van bijkomende kosten van koopwaren, rechtvaardigt de tegenwoordige rangschikking van littera *d*) in de begrooting.

Doch niets verzet er zich tegen dat voortaan een afzonderlijk artikel in het hoofdstuk « onwaarden, terugbetalingen en regelingen », voor al de diensten der Kolonie, al de regelingsverrichtingen zou omvatten betreffende het materieel en de grondstoffen in de Kolonie.

VRAAG. — Wat is het verlies op de winst gemaakt door Vicicongo op de exploitatie in 1933 van zijn audodienst ?

ANTWOORD. — Het verlies, afschrijvingen inbegrepen, bedraagt 3 miljoen 855,293-83 fr.

VRAAG. — Wat is de Kostprijs per kilometer-ton van het autovervoer van de Vicicongo ?

ANTWOORD. — De tegenwoordige kostprijs bedraagt ongeveer fr. 2-85.

VRAAG. — Wat is ongeveer de prijs in dezelfde streek gevraagd door de kleine plaatselijke (van de Vicicongo) vervoerders ?

ANTWOORD. — De prijzen gevraagd door de kleine private vervoerders zijn zeer uiteenlopend. Deze private vervoerders zijn over het algemeen handelaars; zij vervoeren hun eigen koopwaren en nemen andere vrachten tegen verminderden prijs mede om hunne lading te volledigen of om weer-vracht te bekomen en aldus het maximum uit hun materieel te halen. Soort-gelijk vervoer werd verricht tegen 1-50 tot fr. 2-60 per kilometer-ton.

VRAAG. — Wat is de prijs per kilometer-ton van het vervoercontract door Kilo-Moto met Vicicongo gesloten?

ANTWOORD :

1. Stanleyville-Irumu, Beni-Irumu, Wamba-Irumu : fr. 2-50 per kilometer-ton.
2. Kasenyi-Nizi-Mongbwalu : 3 frank per kilometer-ton.
3. Bijzonder tarief van toepassing tusschen Mongbwalu en Nizi wanneer de vervoertuigen ledig terugkeeren : fr. 1-60 per kilometer-ton.

VRAAG. — Welke bedragen werden door Vicicongo belegd voor den afkoop :
1^o van den voorraad wisselstukken van Sedec gekocht?

ANTWOORD. — fr. 497,119-24.

2^o van de overneming van de kleine en middelbare vervoerondernemingen en voornamelijk van die der firma's Thoua en Burnelle, Pinet, Ingelbrecht? Beoogt deze overneming een feitelijk monopolie?

ANTWOORD :

Thoua en Burnelle	fr. 3,556,673 56
Pinet en Bonhomme.	180,000, »
Ingelbrecht	450,000 »

De overneming dezer ondernemingen geschiedde meestal op **verzoek der belanghebbenden**; zij beoogt geen monopolie van het vervoer.

VRAAG. — Hoeveel bedragen de verschillende contracten van levering van koopwaren gesloten tusschen de Comuele en de Vicicongo in 1932 en 1933?

Werden zij aanbesteed?

ANTWOORD :

In 1932.	fr. 1,400,867
In 1933.	2,003,623

Deze contracten werden niet aanbesteed. Voor de aankopen in Afrika doet Vicicongo meestal zijn bestellingen aan de voornaamste firma's die haar aanzienlijk vervoer toevertrouwen en met elkaar concurreeren. Deze aankopen worden over het algemeen betaald in « vervoerbons ». Dit was het geval met de bestellingen gedaan aan Comuele.

VRAAG. — Hebben Comuele of Cominière gronden aangevraagd voor hunne eventueele mededingers in de handelscentra Aketi-Titule-Isiro of andere die door Vicicongo zullen worden opgericht?

ANTWOORD. — De verkoop van grond behoort tot de bevoegdheid der provinciecommissarissen.

Ik zal bij de overheid in Afrika inlichtingen inwinnen.

VRAAG. — De balans van Vicicongo over 1933, in strijd met de vorige jaren, maakt geen onderscheid voor de exploitatie-uitgaven tusschen het wegnnet en het spoorwegennet.

A. Waarom heeft men voor 1933 het onderscheid der uitgaven gewijzigd?

B. Wat is het bedrag voor 1933 van de exploitatieuitgaven :

1^o van het wegnnet;

2^o van het spoorwegennet;

C. Wat is de gemiddelde kilometerlengte van het wegnnet in bedrijf?

ANTWOORD. — A. Om te beletten dat de concurrenten den kostprijs per kilometer-ton zouden kennen.

B. 1^o 14,689,473-84 fr.;

2^o fr. 7-782,041-73.

C. Lengte van het wegnnet in bedrijf : 9,500 kilometer.

VRAAG. — De Commissie kan niet aannemen dat het autovervoer afgestaan ten bate van de Vicicongo feitelijk slechts een eenvoudig monopolium zijn. Deze handeling vloeit voort uit officieele documenten die de Commissie bezit. Zij ziet zich dus genoodzaakt andermaal twee duidelijke vragen in dit opzicht te stellen :

1^o Handhaaft het Departement dat de afstand van het autovervoer aan de Vicicongo niet een feitelijk monopolium is?

2^o In zijn antwoord zegt het Departement : « de overneming geschiedde op verzoek van de kleine aannemers ».

De Commissie wenscht te weten of deze uitdrukking dient begrepen te worden in den zin dat de kleine aannemers zelf en zonder daartoe verplicht te zijn de overneming van hun zaken hebben gevraagd; ofwel of zij noodgedwongen door de maatregelen door het Gouvernement of de Vicicongo genomen zich genoodzaakt zagen de overneming van hun zaken te vragen.

ANTWOORD. — 1^o Het Departement houdt staande dat de afstand van sommige auto-vervoerdiensten aan de Vicicongo niet op een feitelijk monopolium is neergekomen aangezien deze afstand slechts de bedrijvigheid en het materieel omvatte van een enkele vervoeronderneming per auto (Thoua en Burnelle).

Het vervoermaterieel van een andere onderneming wier bedrijvigheid hoofdzakelijk de exploitatie van factorijen boogde bestond slechts uit acht vrachtwagens van 3 ton.

Uit die verrichtingen van overneming, die gedaan werden in het belang der afstanddoeners, kan niet het gevolg getrokken worden dat de verwezenlijking van een monopolium ten bate van de Vicicongo daarmee werd beoogd.

Nog andere vervoerders trouwens hebben hun bedrijf uitgeoefend en oefenen het nog uit op het wegennet in Uélé door de Vicicongo bediend.

De onderneming Engelbrecht die in het eerste antwoord werd vermeld moet in het besproken geval niet aangehouden worden, vermits de bedrijvigheid dezer onderneming buiten Uélé geschiedde en dienvolgens in gewesten waar de massale ontlastingen niet toegepast werden.

2^o Wat de gestelde vraag betreft, dient in hoofdzaak rekening gehouden met de economische wereldvoorwaarden in het bedoelde tijdstip. Wellicht kon de firma Thoua en Burnelle, die slechts een bedrijf en wel dat van vervoer uitoefenen, getroffen worden door een maatregel opgelegd door de economische contingenteringen in het belang van eenieder genomen.

Verschillende oplossingen werden voorgesteld om den aldus ontstanen toestand te verhelpen; zij konden niet tot een uitslag leiden en aldus werd de overneming van het materieel van voormelde firma het voorwerp van een overeenkomst met de Vicicongo, ten voordeele trouwens van Thoua en Burnelle.

Van de tweede firma deed de toestand zich voor op geheel ander gebied wegens het voorwerp zelf van haar voornaamste bedrijvigheid.

VRAGEN. — a) Hebben al de autovervoerdiensten het voordeel van de terugbetaling door den Staat van het tekort veroorzaakt door de ontlasting van het vervoer van landbouwproducten.

b) Indien de vervoerdienst Vicicongo alleen deze terugbetaling geniet, heeft zij dan niet ten koste van het Gouvernement een feitelijk monopolium, daar de overige autovervoerdiensten geen weervracht meer hebben voor de uit Europa ingevoerde goederen.

c) Werden soortgelijke toestanden niet geschapen voor het vervoer te water op den stroom, waarvan het rechtsgeding Chinn een voorbeeld gaf?

d) Zou men de ontlasting die begunstigen bevoordeelen niet kunnen vervangen door uitvoerpremies die voor elkeen op dezelfde wijze werken?

ANTWOORD op de vragen a), b), c) en d). — Het regime der massale ontlastingen van de vervoertarieven hield op vanaf 1 Januari 1935. Zij werden vervangen door officieele nieuwe tarieven volgens de gegevens der prijzen van de producten berekend op de markten van Europa. Er dient bovendien aangestipt dat gedurende de periode tijdens dewelke de massale ontlastingen toegepast werden, alleen katoen dit regime genoot op het spoor- en wegennet van de Vicicongo.

VRAAG. — *Verkeer.* — 5^o Aantal arbeiders te werk gesteld in de Kolonie en per kilometer :

1. Bij het bouwen;
2. voor het onderhoud der Staatswegen, der private wegen.

ANTWOORD. — A. *De Staatswegen.* — Om twee redenen kan het Departement deze vraag niet beantwoorden :

1^o Om op ieder oogenblik en voor de Kolonie in haar geheel het aantal arbeiders te kunnen opgeven die te werk gesteld zijn bij het bouwen of bij het onderhoud der wegen, zou het Departement geregeld voor elke werf bij de bouwwerken of bij het wegenonderhoud, den toestand van de inlandsche arbeiders moeten ontvangen.

Het Departement verlangt echter niet dat deze toestand geregeld zou bekend gemaakt worden.

De drie- en zesmaandelijksche verslagen over het vorderen der werken, door de diensten van de Kolonie in te dienen, lichten uitsluitend in over de uitgaven tijdens het trimester of het semester gedaan voor de inboorlingen die te werk gesteld zijn bij het aanleggen of het onderhoud van de wegen.

2^o Het begrip « aantal arbeiders te werk gesteld per kilometer weg » is niet toepasselijk in het geval van wegeaanleg, daar de factor « tijd » moet in acht genomen worden.

Het begrip dat dient nagegaan te worden is het aantal werkdagen per kilometer; dit kan berekend worden na *voltooiing* van den weg, hetzij door het aantal werkdagen te deelen door het aantal aangelegde kilometers, hetzij door de totale uitgaven voor loon te deelen, eerst door het gemiddelde dagloon, vervolgens door het aantal aangelegde kilometers.

Het verband dat bestaat tusschen het vaste begrip « werkdagen » en het veranderlijk element « aantal arbeiders per kilometer », wordt duidelijk gemaakt door het volgende voorbeeld :

Voor den weg Kindu-Shabunda vergen de werken voor het aanleggen van een kilometer weg gemiddeld 2,800 werkdagen, t. t. z. het werk van 200 arbeiders gedurende veertien dagen. Indien deze 200 arbeiders over 2 kilometers waren verspreid, hetzij 100 arbeiders per kilometer, dan zou het aanleggen van één kilometer weg acht en twintig dagen duren.

Past men het begrip « aantal per kilometer » toe, dan bedraagt het aantal 200 in het eerste, en 100 in het tweede geval, terwijl in beide gevallen het totale aantal werkdagen hetzelfde is.

Wat het onderhoud der wegen betreft, kan het begrip « aantal arbeiders per kilometer » worden aangewend in de veronderstelling dat dit onderhoud wordt verzekerd door bestendige kantonniërs.

Doch zulks is niet het geval voor al de wegen van de Kolonie. Voor vele wegen wordt dit onderhoud verzekerd door eenige bestendige kantonniërs, bijgestaan door tijdelijke arbeiders gedurende een zekere periode van het jaar.

Het is dus niet mogelijk een gemiddelde op te maken van het aantal arbeiders bij het onderhoud te werk gesteld voor de geheele Kolonie en per kilometer weg.

Wij wijzen er nochtans op dat, indien dit onderhoud uitsluitend werd uitgevoerd door bestendige kantonniërs, het aantal 1/2 arbeider per kilometer zou bedragen voor de hoofdwegen, 1/5 arbeider per kilometer voor de bijwegen, 1/10 voor de reizigerspaden, hetgeen voor het geheele wegennet een gemiddelde van 0.22 arbeiders per kilometer zou bedragen.

B. *De private wegen.* — Het Departement beschikt over geen inlichtingen over het aantal arbeiders te werk gesteld bij het aanleggen of het onderhoud van private wegen.

VRAAG. — Daar de Minister van Koloniën in openbare vergadering het vorig jaar opgegeven cijfer wat betreft het aantal kilometer aangelegde wegen heeft betwist, zie ik mij genoodzaakt mijn vraag als volgt te herhalen :

Welk is, voor elk van de jaren 1924 tot en met 1933 :

1^o het aantal kilometer aangelegde wegen :

- a) hoofdwegen;
- b) bijwegen;
- c) reizigerswegen;
- d) private wegen?

2^o Welk aantal kilometer van elk dezer reeksen bevond zich in goeden staat op 31 December 1934;

3^o Welk is het bedrag van de sommen uitgegeven voor de categorieën a) b) c) d) en welk is het bedrag der sommen voorzien voor de aan te leggen wegen ?

Hoe wordt de tusschenkomst van den Staat door overname of door toelage toegepast ?

ANTWOORD. — 1^o De rangschikking der wegen in vier categorieën dagteekent slechts van 1931.

Deze rangschikking werd gewijzigd voor het jaar 1932, daar zekere wegen in een andere categorie werden ingedeeld, teneinde meer verstandhouding te brengen in de aangenomen rangschikking (zie jaarverslag over het Bestuur van Belgisch-Congo gedurende het jaar 1932, blz. 41).

De door den verslaggever gevraagde inlichtingen kunnen dus alleen voor 1933 verstrekt worden; zij komen voor in het jaarverslag voor 1933, dat een vermeerdering aanwijst van

- 76 kilometer hoofdwegen,
- 1,240 kilometer bijwegen,
- 3,494 kilometer reizigerswegen,

en een vermindering van 820 kilometer private wegen.

2^o Het Departement beschikt nog niet over de inlichtingen betreffende den toestand van het wegnnet op 31 December 1934.

3^o Om de redenen uiteengezet onder 1^o, is het niet mogelijk het bedrag op te geven van de uitgaven sedert 1924 gedaan per categorie van wegen. Aan den anderen kant kent het Departement het bedrag niet van de sommen door de vennootschappen uitgegeven voor het aanleggen van private wegen.

Het bedrag der sommen voorzien voor de aan te leggen wegen bedraagt 10,294,000 frank, hetzij, 7 miljoen (B. B. 1934 — amendementen), 3,294,000 frank (B. B. 1935).

Wat betreft de door de vennootschappen voorziene wegen, stemt de Kolonie er in toe tusschenbeide te komen in de kosten van wegenbouw, indien het vaststaat dat deze wegen een zeker algemeen nut bieden. In dit geval verleent de Kolonie een forfaitaire toelage, waarvan het bedrag wordt vastgesteld alvorens de werken worden aangevangen.

Wat betreft de private wegen door de vennootschappen aangelegd voor hun behoeften zonder financieele tusschenkomst van de Kolonie, neemt de Kolonie alleen den last van onderhoud van deze wegen over, indien wordt erkend dat zij van algemeen nut zijn geworden tengevolge van de ontwikkeling van de streek; nochtans betaalt de Kolonie noch de aanlegkosten, noch de vroegere onderhoudskosten die door de vennootschappen werden gedragen, terug.

VRAAG. — a) Hoeveel werd door den Staat betaald voor verlaging van het tarief-koopwaren aan de volgende vervoerdiensten :

Unatra : lijn Leo-Portfrancqui;

— — Leo-Stanleyville;

— — Leo-Aketi.

Spoorweg : Matadi-Leo;

— Stanleyville-Albertville, per spoorvak en per watervak;

— Stanleyville-Elisabethville, per spoorvak en per watervak;

— Portfrancqui-Elisabethville;

Buurtspoorwegen : Aketi-Terminus voor de jaren 1932, 1933 en 1934.

b) Werden in den loop derzelfde jaren andere sommen betaald voor tariefverlaging en voor welke vervoerdiensten?

ANTWOORDEN. — a) De opgave van de sommen betaald voor massale tariefverlagingen aan de vervoerinrichtingen per afdeeling van het net zou zeer lange opzoekingen vergen, en bovendien zouden de aldus verkregen cijfers niet als juist kunnen beschouwd worden wegens de dalende tarieven op het Unatra-net en op de « Chemins de fer des Grands-Lacs ».

1^o de sommen betaald aan de Unatra bereiken :

fr. 12,098,209-36 voor 1932; fr. 7,456,728-45 voor 1933; (waarvan fr. 866,728-45 nog uitgekeerd moeten worden);

2^o « Compagnie du Chemin de fer du Congo » :

fr. 2,122,647-70 voor 1932; fr. 4,417,930-50 voor 1933.

3^o « Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains » :

fr. 1,978,880-70 voor 1932; fr. 2,113,480-60 voor 1933;

4^o « Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga » die exploiteert voor rekening van de « Compagnie du Chemin de fer du Katanga » en de « Société des Chemins de fer Léopoldville-Katanga-Dilolo » : 1932 en 1933, niets.

5^o « Société des Chemins de fer Vicinaux du Congo » voor geheel het spoor- en wegnnet :

fr. 4,832,602-80 voor 1932; fr. 447,721-07 voor 1933 (waarvan fr. 112,121-07 nog moeten uitgekeerd worden).

b) Andere maatschappijen van vervoer of bevrachting die massale tariefverlagingen genoten hebben :

1^o Regie van den Mayumbe-spoorweg :

Blijft te vereffenen voor 1932 : 2,420,813-71 voor 1933 : fr. 1,997,613-02.

2^o « Société pour la Manutention dans les ports du Congo » :

fr. 473,788-44 voor 1932. Niets voor 1933.

3^o « Compagnie Industrielle et de Transports au Stanley pool. »

fr. 371,393-23 voor 1932; fr. 430,975-53 voor 1933.

4^o Spoorwegmaatschappij van Kivu :

Blijft te vereffenen voor 1932 : fr. 27.323,-50; voor 1933 fr. 9,632-90.

Afgezien van een voorschot van fr. 10,607-50 aan de Citas, werd voor 1934 geen enkel bedrag vereffend, daar de afrekening van de massale tariefverlagingen door de belanghebbende bedrijven nog niet kon worden voorgelegd.

VRAAG. — Begrooting voor order 1935.

Art. 38. — Vernieuwingsfonds van het vliegend materieel der Sabena : 1 miljoen

Art. 39. — Speciaal fonds voor de deelneming der Kolonie aan de Wereldtentoonstelling te Brussel 1935 : 200,000 frank

De Minister gelieve ons de herkomst te doen kennen van de fondsen vermeld bij bovenstaande artikelen.

ANTWOORD. — *Art.* 38. — Dit fonds wordt gestijfd door de gewone begrooting (*art.* 110a in 1934 en 102a in 1935).

Het bedrag van de afschrijving van het vliegend materieel begrepen in de totale toelage aan de Sabena, voor het vervoer voor rekening der Kolonie overeenkomstig de bestaande akkoorden verricht, wordt elk jaar door de Kolonie afgehouden en door haar in het Fonds van derden (*art.* 38) geconsigneerd. De aldus geconsigneerde bedragen worden aan de Sabena gestort in geval van noodzakelijke vernieuwing van haar vliegend materieel.

Art. 39. — Dit fonds wordt gestijfd door de overschotten van de kredieten toegekend op de buitengewone begrotingen van 1929 en 1930 voor de deelneming der Kolonie aan de Tentoonstellingen te Vincennes en te Antwerpen.

De machtiging tot benutting der overschotten, na afsluiting der dienstjaren, voor deelneming aan de Tentoonstelling te Brussel in 1935, maakt het voorwerp uit van de bepalingen van het wetsontwerp houdende de buitengewone begrooting voor 1934 (*artikel* 15) en van het wetsontwerp houdende de buitengewone begrooting voor 1935 (*art.* 15) voor de redenen vermeld op de bladzijden 10 en 11 van de Memorie van Toelichting van de buitengewone begrooting voor 1934 (*Stuk van den Senaat* nr 101).

VRAAG. — In welke mate heeft de rede in den Senaat door den Hertog van Brabant uitgesproken (landbouw- en inboorlingenpolitiek) eenig gevolg gehad?

ANTWOORD. — Onder zijn meest primitieven vorm bestaat de inlandsche boerenstand in Congo sedert lang, alwaar 90 t. h. van de bevolking vrij leeft op producten van den bodem, terwijl de akkers aan de gemeenschap toebehooren.

Het gouvernement heeft evenwel besloten de uitbreiding te bevorderen van den boerenstand op grond van het individueel en erfelijk bezit van den grond. De algemeene toepassing van dezen maatregel vergt een voorafgaand werk van veelzijdigen aard : studie van het grondregime bekrachtigd door de gewoonte bij de verschillende volksstammen, studie der voorwaarden waarin de toekenning, de overdracht of de verkoop van gronden zullen geschieden en ten slotte opmeting der gronden aan de inboorlingen in vergunning gegeven.

Dat zal een werk van langen adem zijn en het invoeren van den inheemchen boerenstand zal ettelijke jaren onverpoosden arbeid vergen.

Het gouvernement zal er de hand aan houden dat de inboorling in volle

vrijheid van den opbrengst van zijn arbeid geniet. In sommige streken heeft het de inboorlingen aangezet oliepalmen te planten met uitgelezen zaden van de Ineac, waarbij de inboorlingen vrij zijn hunne producten naar believen te verkoopen.

In dezelfde omstandigheden wordt thans in de Dilolostreek een proef genomen met den katoenbouw.

Bovendien, heeft het gouvernement den halfbouw aangemoedigd en ook de medewerking der inboorlingen met de planters en het ziet met een gunstig oog dat sommige vennootschappen dezen weg opgaan.

Op het verzoek van den Gouverneur-Generaal gaat ten slotte de Ineac proeven nemen van volledigen boerenstand rond elk der stations onder haar beheer. Dit zal eene zeer belangwekkende proefneming zijn wat betreft de uitgestrektheid der gronden noodig voor een inlandsch gezin, den wisselbouw, enz. De studie zal gedurende verschillende jaren moeten worden voortgezet eer men tot definitieve gevolgtrekkingen kan komen.

VRAAG. — Welke zijn de positieve uitslagen van de bestuurshervorming zoowel ten aanzien van de rendeeing als in streng koloniaal opzicht?

ANTWOORD. — Dit vraagstuk werd omstandig onderzocht door den Raad van het Gouvernement in den loop der maand Juni 1934 te Leopoldville.

Het vraagstuk werd als volgt uiteengezet :

De toepassing van de Bestuurshervorming van 1933, die de aanvulling is van de territoriale hervorming van 1932, liep vlot van stapel en kan als voltooid worden beschouwd, mits daaraan de aanpassingen toe te brengen opgelegd door de plaatselijke omstandigheden en mits de werking der diensten definitief te regelen.

De modaliteiten dezer hervorming zijn uiteengezet in de Memorie van Toelichting van het wetsontwerp houdende de begroting van 1934 en hare voordeelen zullen de politieke, sociale en economische ontwikkeling der Kolonie bevorderen.

Het gemis van organisatie na den oorlog lag in de verwarring tusschen de uitvoering en het toezicht op de verschillende sporten der administratie : district, provincie, Gouvernement-Generaal.

Het bleek noodig een daarvan te vervangen door een toezichtsechelon en tevens een sterker centralisatie in het bestuur en een meer daadwerkelijke decentralisatie in de uitvoering in te voeren.

Aan den anderen kant drukten de bestuursuitgaven al te zwaar op de Schatkist en het was onontbeerlijk ze aan te passen aan de begrootingsmiddelen, zonder echter de werking der zuivere administratieve diensten te schaden en mits te trachten volgens de noodwendigheden diegene uit te breiden, waarvan hoofdzakelijk de economische bloei der Kolonie afhangt.

* *

Er werd voorgesteld den provincie-echelon af te schaffen, zoodat de Gouverneur-Generaal rechtstreeks onder zijn bevelen zou gehad hebben vijftien administratief ingerichte districten samen met de thans in de provincie ge-

traliseerde diensten. Deze inrichting, die trouwens in geen enkele andere Kolonie bestaat, zou niet de voordeelen noch de bezuinigingen hebben doen verwezenlijken die werden verkregen door de thans aangenomen organisatie.

* *

Een ander voorstel voorzag de oprichting van drie groote provincies in stede van vier, hetgeen voor gevolg zou gehad hebben het streven naar de zelfstandigheid der vroegere provincies nog te versterken ten nadeele van de eenheid van actie en van een wijze financieele economie.

* *

De ervaring van een jaar laat toe de door beide hervormingen verworven uitslagen te onderzoeken.

De belangrijkheid van het gebied, fundamenteele cel van de Kolonie en echelon van uitvoering, werd aanzienlijk versterkt door de herinrichting van 1932, en de vermindering van het aantal gebieden van 180 tot 104, zal hebben toegelaten de bevolking beter te groepeeren onder het territoriaal gezag.

Ieder gewest beschikt over twee beheerders en over gemiddeld 5,4 bedienden, aflossing inbegrepen, zoodat de dichtheid van bezetting, die bestond onder de vroegere inrichting, niet kon worden verminderd. De noodzakelijkheid zooveel mogelijk hetzelfde personeel te behouden in het zelfde gewest leidt er toe de aflossing in te richten per district, terwijl de verdeeling over de gewesten volgens de noodwendigheden van bezetting wordt verzekerd door de districtscommissarissen.

De taak van dit personeel bestaat er in de uitvoering van een politiek en van een economisch programma na te streven, dat werd opgemaakt door de provinciecommissarissen volgens de richtlijnen gegeven door den Gouverneur-Generaal.

* *

Sedert de herinrichting van 1932, zijn de districtscommissarissen niet meer onder-ordonnateurs van kredieten.

Daar de diensten der districten werden geconcentreerd in de provincie, kunnen de districtscommissarissen zich volledig wijden aan de uitoefening van het gezag hun opgedragen door de provinciecommissarissen, met het oog op het toezicht over de bedrijvigheid van het territoriaal personeel dat onder hun bevelen staat en zijn actie samen te ordenen met die der technische diensten.

De hervorming in 1933 heeft noch den districtscommissaris, noch het district afgeschaft, doch wel den adjunct-districtscommissaris wat geen bezwaar opleverde en een aanzienlijke bezuiniging op de begroting was.

Uit de ervaring blijkt dat de uitgestrektheid van de bevoegdheid van den districtscommissaris de afschaffing van zijn administratief werk volstrekt noodzakelijk maakt.

In geval van afwezigheid wordt hij vervangen door een eerst-aanwezend beheerder of door een beheerder eerste klasse, candidaat voor bevordering en die in de hoofdplaats verblijft zonder dat dit met bezwaar gepaard gaat, aangezien deze beheerder zelf wordt bijgestaan, niet alleen door territoriale beampten, doch door een anderen beheerder die hem kan vervangen.

De bestuurs Hervorming in 1933 betreft voornamelijk de inrichting der provinciën en van het Gouvernement-Generaal.

Met in de gewesten vatbaar voor groote uitbreiding hooge overheden te plaatsen welke tegenover den Gouverneur-Generaal een ruim deel van verantwoordelijkheid kunnen nemen, heeft de verdeeling in zes provinciën een meer volledige bezetting voor gevolg en een vluggere ontginning van de Kolonie, zonder dat, uit de veelvuldigheid en het van elkaar verwijderd liggen der provinciën, moeilijkheden kunnen voortspruiten, dank aan de uitbreiding van het D. T. net en van het vliegwezen.

Op de vroegere verdeeling in vier groote provinciën heeft zij het voordeel een inniger, onmiddellijker en vaster voeling tot stand te brengen tusschen de provinciecommissarissen en hunne diensthoofden eenerzijds en de uitvoerende diensten anderzijds; een beter beheer, een bestendig toezicht en een degelijke samenwerking van alle diensten zullen daaruit voortvloeien. Een ander gevolg zal zijn een bezuiniging van personeel en uitgaven vermits de diensthoofden minder lang zullen afwezig zijn om hun dienst in de hoofdplaats en hun inspectie-reizen te verrichten zonder dat men hen van een talrijk directiepersoneel hoeve te voorzien. Doch het is onmisbaar dat het voorziene personeel tegen zijn taak opgewassen weze en dat hun aantal steeds op peil blijve.

De provinciecommissarissen behouden het recht van initiatief en ingrijpen der vroegere Vice-Gouverneurs-Generaal behalve het recht van wetgeving in spoedeisende gevallen, dat aan Gouverneur-Generaal wordt gelaten.

Evenals in de vroegere organisatie, worden zij bijgestaan door een hoogen ambtenaar die hen vervangt en hun bevoegdheid uitoefent in geval van afwezigheid.

Op te merken valt dat elke hoofdplaats van provincie en hoofdplaats van district tevens hoofdplaats van gebied moet zijn, daar de diensten van den post onder het onmiddellijk gezag van den beheerder staan.

Daarentegen moet de hoofdplaats van het district niet noodzakelijk dezelfde zijn als de hoofdplaats der provincie.

Haar ligging in verband met die van de reserve der Compagnie in territorialen dienst, zal beter gekozen zijn omtrent het centrum van het district om met de verschillende gebieden in volmaakte verbinding te zijn.

* * *

De eenheid van Bestuur en toezicht wordt bij het Gouvernement-Generaal verscherpt door het benoemen van Staatsinspecteurs belast met de inspectie van de provinciediensten, en door het oprichten van den dienst der Begrooting welke al de stukken waarbij uitgaven voor de Kolonie worden vastgelegd moet fiateeren.

Beter gegroepeerd en zeer vereenvoudigd, werken de algemeene diensten van het Gouvernement-Generaal met meer methode onder leiding van een personeel beperkt tot het volstrekt noodzakelijke.

De dienstoversten inspecteeren de provinciale diensten en hun taak vult op dit gebied deze aan van de contrôle en de samenordering uitgeoefend door de hoofden van de provinciediensten, onder de volle verantwoordelijkheid van de provinciecommissarissen.

* * *

De besparingspogingen hebben in een tijdperk van vijf jaar de bestuursuitgaven teruggebracht van 589 op ongeveer 387 miljoen, hetzij een vermindering van 202 miljoen, waarvan een gedeelte, dat niet juist kan bepaald worden, aan de bestuurshervorming is te danken.

De bestuurshervorming blijft te voltooien door de toepassing van de onderlinge samenwerking der kaders van het Moederland en van de Kolonie, zooals wordt gezegd in de Memorie van Toelichting bij de Begroting van 1935.

Uit de bovenstaande uiteenzetting mag men opmaken dat de doorgevoerde bestuurshervorming bevrediging geeft.

Sedertdien werden bij het Departement slechts aanvragen ingediend om lichte wijzigingen van grenzen der nieuwe provincies en versterking met eenige eenheden voor zekere diensten waarvan het personeel op overdreven wijze blijkt verminderd te zijn. Hierin werd voldoening gegeven.

De kwestie van de uitslagen van de hervorming zal nog het voorwerp uitmaken van het onderzoek van den eerstvolgenden Gouvernementsraad die in Juli e. k. wordt gehouden. Men moet dezen datum afwachten om zich een definitief oordeel te vormen.

VRAAG. — Welk is thans het regime van de mijnvennootschappen en van de concessies ?

ANTWOORD. — Op mijngebied wordt Belgisch-Congo in drie streken ingedeeld, waarvan elke aan een verschillend regime is onderworpen :

1^o In het gebied geopend voor de openbare prospectie door de Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains :

Het opsporen van mijnen is toegelaten mits betaling van een vergunning voor algemeene prospectie die 500 frank kost. Deze wordt afgeleverd door den vertegenwoordiger van de Compagnie die te Kindu verblijft en is geldig voor twee jaar.

De houder van deze vergunning mag vrij mijnen prospecteeren.

Wanneer hij een belangwekkend terrein vindt, ontvangt hij van de Compagnie speciale vergunningen voor mijnopsporingen, die hem het uitsluitend recht van prospectie verleen en in een kring van één kilometer diameter voor de kostbare stoffen en van vijf kilometer voor de andere stoffen.

Dit uitsluitend recht duurt twee jaar. Het mag driemaal hernieuwd worden, zoodat het acht jaar duur telt.

De speciale vergunningen die dit recht verleen worden slechts toegestaan onder voorbehoud van bekrachtiging door de koloniale wetgevende macht.

Hetzelfde geldt voor hun hernieuwingen.

De speciale vergunning kost 1,000 frank voor de eerste twee jaar, 2,000 frank voor de volgende twee jaar, 4,000 frank voor de volgende twee en 8,000 frank voor de laatste twee.

In geval van ontdekking van mijnen, worden machtigingen tot ontginning door de Compagnie des Chemins de fer des Grands Lacs verleend, mits goedkeuring bij Koninklijk besluit.

De opsporing en ontginning der mijnen worden beheerd door het decreet van 16 April 1919.

Het beheer van het mijngebied der Groote Meren wordt verzekerd door een Comité voor de helft samengesteld door de Maatschappij en voor de helft door de vertegenwoordigers der Kolonie.

De mijnretributies zijn verschuldigd aan de Compagnie des Grands Lacs;

2^o In het gebied van het Bijzonder Comité van Katanga, worden de mijnvergunningen verleend bij wijze van overeenkomsten gesloten tusschen het Bijzonder Comité van Katanga en den vergunninghouder.

Deze overeenkomsten zijn onderworpen aan de goedkeuring van de wetgevende macht der Kolonie.

Zij zijn van tweerlei aard.

Volgens een eerste type, verkrijgt de vergunninghouder het uitsluitend recht de mijnen in een bepaald gebied op te sporen, tijdens een duur van vier jaren. Indien hij binnen dien tijd delfstoffen ontdekt, is hij verplicht voor elke hiervan een bijzondere toelating van opsporing te vragen, daarna een machtiging tot exploitatie, zooals hierboven aangeduid, wat betreft de « Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains ».

Volgens een tweede type van overeenkomst wordt de concessiehouder gemachtigd de mijnen in een bepaalde streek te prospecteeren, zonder er evenwel eenigerlei uitsluitend recht te genieten. Ontdekt hij er belangwekkende gronden, dan kan hij bijzondere vergunningen voor mijnprospecties bekomen, waarbij hem het exclusief recht wordt verleend de mijnen te prospecteeren binnen de kringen van 1 tot 5 kilometer doorsnede, naar gelang het al dan niet kostbare stoffen geldt.

Het aantal kringen die hij aldus kan bekomen wordt bepaald door de overeenkomst.

Wanneer later de concessiehouder het bewijs heeft verkregen dat er ontginbare lagen bestaan, dan bekomt hij exploitatievergunningen overeenkomstig de mijnwetten.

Alles wat in de overeenkomst niet wordt voorzien wordt geregeld door de mijnwetten (decreet van 19 April 1919).

De retributies zijn verschuldigd aan het C.S.K.;

3^o In de gedeelten der Kolonie, gelegen buiten het mijngebied van het « Comité spécial du Katanga » en van de « Compagnie des Chemins de fer des Grands Lacs », en in Ruanda-Urundi worden de concessies verleend door het Gouvernement der Kolonie.

Zij zijn het voorwerp van overeenkomsten onderworpen aan de goedkeuring van de koloniale wetgevende macht.

Deze overeenkomsten geven aan den concessiehouder het recht de mijnen te prospecteeren in de gedeelten der Kolonie die zij bepalen.

De rechten van algemeene prospecties duren twee jaar.

Wanneer in den loop van dit tijdperk de concessiehouder belangwekkende gronden ontdekt, mag hij ze voor zijn prospecties voorbehouden naar rato van een oppervlakte van 250,000 hectaren.

Op deze gronden geniet hij het exclusief recht de mijnen te prospecteeren gedurende een tijdperk van twee jaar.

Zoo hij er exploiteerbare lagen vindt, stelt een Koninklijk besluit de ontdek-

king van de lagen vast en laat hem toe ze te exploiteeren, in uitvoering van de aanvankelijke overeenkomst die werd goedgekeurd door den kolonialen wetgever.

De mijnretributies zijn verschuldigd aan Belgisch-Congo of aan Ruanda-Urundi.

* * *

De mijnmaatschappijen die concessies hadden gekregen van den Onafhankelijken Congostaat behouden deze met het juridisch statuut dat zij bezaten op het oogenblik van de aanhechting van Congo.

* * *

De in Belgisch-Congo verleende mijnconcessies behelzen alle zonder uitzondering de verplichting retributies te betalen in verhouding tot de uitgekeerde winsten.

Wat betreft de mijnconcessies die werden toegekend sedert de aanhechting van Congo, zijn de evenredige retributies progressief en gaan van 12 tot 60 t. h., met uitzondering voor de « Société des Mines d'Or de Kilo-Moto », waarvan de Kolonie aandeelen heeft gekregen die haar het grootste gedeelte van de dividenden verzekeren.

SÉNAT DE BELGIQUE

RÉUNION DU 18 JUIN 1935.

Rapport de la Commission des Colonies, chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget ordinaire du Congo Belge et du Vice-Gouvernement Général du Ruanda-Urundi pour l'exercice 1935.

(Voir les n°s 31, 159, 168 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séance du 29 mai 1935 ; le n° 103 du Sénat.)

Présents : MM. VOLCKAERT, président ; BECELAERE, BERNARD, CASTERMAN, GODDING, HANS, LABOULLE, LIPPENS, TEMMERMAN, VAN OVERBERGH, VERCAMMEN et LEYNIERS, rapporteur.

A. — CONGO BELGE.

CHAPITRE I.

Analyse et étude critique des dépenses budgétaires.

MADAME, MESSIEURS,

Les prévisions budgétaires ordinaires pour l'exercice 1935 comportent :

685.503.116 francs en dépenses;

534.119.635 francs en recettes.

L'Exposé justificatif caractérise le budget de 1935 par les constatations suivantes :

1° les dépenses administratives sont en diminution de : 202,452,448 francs sur celles de 1930;

2° les prévisions du Budget de 1935 sont en diminution de : 19,458,884 francs sur celui de 1930;

3° la dette est de : 172,993,564 francs plus élevée qu'en 1930;

4° le budget de 1935 est en diminution de : 37,925,647 francs sur celui de 1934.

* * *

Avant d'émettre une appréciation quelconque, votre Commission constate, en ordre essentiel, que le Budget de 1935 se présente avec un mali « apparent » de : 151,383,441 francs;

mais, qu'en tenant compte de la subvention non-récupérable de 165,000,000 de francs consentie par la Belgique à titre extraordinaire et forfaitaire, le déficit réel est de 316,383,441 francs;

c'est-à-dire que les moyens propres à la Colonie sont tombés, en 1935, à 369,119,635 francs,

bien que, depuis quinze ans, le Gouvernement, les Sociétés et les particuliers ont investi plus de 10,000,000,000 de francs au Congo, pour son organisation et son équipement.

Pour mieux faire ressortir l'anomalie de la dégression constante des recettes de la Colonie, comparons les prévisions de 1935 avec les recettes effectuées connues à ce jour :

1932		373.177,000	francs recettes effectuées (incomplet);
1931		541,856,000	francs clôturé mais non approuvé;
1930		634,033,000	francs clôturé;
1929		690,171,590	francs clôturé;
1928		595,303,161	francs clôturé.

Mais, où cette comparaison devient inquiétante, c'est lorsque nous mettons en regard les prévisions pour 1935, avec les recettes effectuées il y a vingt et vingt-cinq ans :

1914		303,287,838	} en francs stabilisés au coefficient sept.
1913		339,631,908	
1912		441,392,560	
1911		477,955,980	
1910		311,409,595	

et les trois dernières années de la guerre :

1918		354,000,000	} en francs stabilisés.
1917		361,338,992	
1916		286,240,451	

Il y a évidemment, dans cette situation, une anomalie dont votre rapport s'efforcera de mettre en évidence les effets et les causes, dans l'étude consacrée au chapitre « Recettes ».

* * *

Une première constatation s'impose : en ordre général, dans ces dernières années notamment, il faut reconnaître que les auteurs des budgets ont fait quelques louables efforts pour arrêter l'hémorragie chronique des dépenses.

Il y a eu, d'autre part, compression involontaire ou inopportune des recettes, et le déficit a suivi parallèlement ce double effort de restriction.

Le rapport de votre Commission de 1934 a dénoncé l'inflation des dépenses et en a attribué la cause principale « aux conditions défectueuses d'établissement des budgets ».

Le rapport de 1935 s'efforcera de démontrer, par l'examen de quelques cas précis, qu'à force d'avoir été distendus et compressés, *les Budgets élastiques de la Colonie ne correspondent plus ni à ses besoins ni à ses moyens.*

Une fois de plus l'élasticité des prévisions pour 1935 confirme les conclusions du rapport de votre Commission de 1934 où il est dit : « que le train de vie de la Colonie a été réglé non sur ses moyens normaux, mais sur des recettes anormales ».

* * *

Les deux années d'exercice budgétaire 1934 et 1935 accusent un déficit global de :

673,185,874 francs ou 47.7 p. c. du total des prévisions des deux exercices. Nous ignorons — les comptes de ces années n'étant pas cloturés — si ces prévisions ont été dépassées ou respectées.

La Belgique par ses deux subventions de 165,000,000 de francs chacune couvre 49 p. c. des déficits 1934-1935.

Le Département des Colonies estime pouvoir couvrir le solde, soit 343,185,974 francs grâce aux bénéfices de la « Loterie Coloniale ».

Reconnaissons que le système de la loterie est un remède empirique qui constitue *un expédient temporaire* et non *un moyen technique* de résoudre une crise de l'ampleur de celle que traverse la Colonie.

En deux ans, le Département des Colonies, pour couvrir les déficits de 1934 et 1935 doit trouver le placement de 17,159,218 billets de la loterie, qui absorberont 857,964,900 francs des moyens déjà précaires de notre population.

Considéré objectivement, le produit de la loterie coloniale constitue un dépôt sacré qui impose à ceux qui en disposeront l'impérieuse obligation de rejeter toute dépense qui n'est pas d'ordre vital.

La situation financière de la Colonie reste donc grave; il est acquis que les déficits budgétaires qui se répètent depuis 1931 se renouvelleront encore pendant plusieurs années.

Entretiens, l'équilibre des recettes et dépenses du Congo Belge reste le point névralgique du problème, et le déficit devient de plus en plus difficile à résorber.

Votre rapporteur aurait voulu appuyer l'examen des prévisions de 1935, sur les dépenses et recettes effectuées au cours du dernier exercice clôturé le 31 octobre 1934; mais il a été impossible d'obtenir ces renseignements. La comparaison des prévisions nouvelles avec les réalisations du dernier exercice clôturé permettrait de mieux en apprécier le bien-fondé.

La Commission se permet de formuler le vœu de voir M. le Ministre des Colonies compléter pour les prochains exercices les tableaux comparatifs des prévisions de recettes et de dépenses avec celles de l'exercice précédent, par une troisième colonne appuyant ces prévisions par les résultats des dépenses et recettes effectuées au cours du dernier exercice clôturé.

Le budget de 1935 prévoit :

En dépenses compressibles :

Une diminution de 23,731,370 francs;

Une augmentation de 6,870,348 francs.

En dépenses incompressibles :

Une diminution de la dette de 21,304,125 francs;

Une augmentation des pensions de 239,500 francs.

Dans son rapport de 1934 la Commission du Sénat a trop insisté sur la gravité de la charge ascendante de la dette, pour ne pas se réjouir de cette diminution.

La compression de 23,731,370 francs de dépenses compressibles est un nouvel effort d'épuration de l'inflation des dépenses dénoncée par votre rapport de 1934.

Gardons-nous toutefois d'attacher plus d'importance qu'il ne faut au chiffre de 202,452,448 francs représentant la diminution des dépenses administratives, prévues pour 1935, comparées à celles de 1930; car dans le même cadre budgétaire les dépenses compressibles de 1914 à 1930 ont augmenté de 312,733,886 francs, sans tenir compte des services n'y figurant plus tels que :

Marine devenue Unatra	fr. 15,000,000	papier
Mines devenues Kilo-Moto	20,000,000	»
Mayumbe devenue régie	4,200,000	»
Divers, scieries, etc.	2,500,000	»

41,700,000 papier

ce qui porte l'augmentation réelle à 350,000,000 francs en chiffres ronds.

D'ailleurs le Département des Colonies, recourant à une subtilité budgétaire, prend comme base, pour 1930, non pas les prévisions de cet exercice qui étaient de 690,732,121 francs, mais la somme de :

714,963,000 francs qui est celle des dépenses effectuées, dépassant donc de 24,229,879 francs les dépenses prévues et votées en 1930.

Pour rester dans le cadre des prévisions, la comparaison se modifie comme suit :

Tableau des prévisions budgétaires.

Tableau tel que le présente le Département, p. 4 du Budget de 1935.

Prévisions de 1930 .	690,732,121	et non	714,962,000	dépenses effectuées.
— de dette .	122,197,234		125,772,000	— —
	568,534,887		589,190,000	
Prévisions de 1935 .	386,737,462		386,737,462	
Diminution des prévisions	181,797,425		202,452,538	
Prévisions de 1931 .	716,869,605		705,705,000	dépenses effectuées.
— de dette .	153,890,344		140,639,000	— —
	562,979,261		565,066,000	
Prévisions de 1935 .	386,737,462		386,737,462	
Diminution des prévisions	176,241,799		178,328,837	
Prévisions de 1932 .	608,666,921		608,666,921	prévisions.
	181,448,969		156,186,812	dépenses effectuées.
	427,217,952		452,480,109	
Prévisions de 1935 .	386,737,462		386,737,462	
Diminutions des prévisions	40,480,490		65,742,647	

Il résulte d'un examen plus détaillé qu'au point de vue des prévisions de dépenses compressibles, ces dernières

de fr. 390,519,004, en 1928, se sont accrues
jusqu'à . . . fr. 551,937,887, en 1930, d'où une augmentation
de fr. 161,418,883
tandis que de . fr. 551,937,887, en 1930, elles tombent à
fr. 361,000,852, en 1935, soit une réduction de
fr. 190,937,035

Par conséquent, si le Département avait comparé les prévisions pour 1935, aux *dépenses effectuées* en 1928, au lieu de 1930, la réduction dont il semble tirer argument se chiffrerait par :

	fr.	202,452,448
moins.	fr.	161,418,883
soit	fr.	41,033,565

Et en comparant entre elles les deux *prévisions* budgétaires, elle tomberait à fr. 41,033,565

moins fr. 24,229,879

soit fr. 16,803,686 chiffre qui dévalue quelque peu les éloges qu'on serait tenté de formuler.

Au point de vue des *dépenses effectuées*,

de 435,158,565 francs en 1928, elles augmentent à
573,981,408 francs en 1930

138,822,843 francs d'augmentation.

que de 573,981,408 francs en 1930 elles tombent à
394,038,473 francs en 1932 dernière année connue

179,942,931 francs de diminution.

Les sommes compressibles de 1932 comparées avec 1935 donnent :

en prévisions	421,215,134 francs	en dépenses effectuées	394,038,472 francs.
prévis. 1935	361,000,852 francs	prévisions 1935	361,000,852 francs.
	60,214,282 francs		33,037,621 francs.

De 1928 à 1932 (dernière année des dépenses effectuées connues) la comparaison entre les prévisions et les dépenses effectuées fait ressortir un dépassement constant des premières. Cette situation trahit une légèreté dans l'établissement des budgets ou le peu de souci du respect des prévisions budgétaires.

Si, pour en revenir à l'argumentation du Département, nous prenons les bases au cours des années de 1930 à 1935 les augmentations globales s'élèvent

à 39,664,925 francs et les diminutions

à 219,694,050 francs ; différence en moins

de 180,029,125 francs.

Tableau des augmentations et diminutions des dépenses annuelles des prévisions budgétaires compressibles.

	Augmentation.	Diminution.	Solde compressible.
1927-1928	33,568,048	5,937,811	390,519,004
1928-1929	84,345,859	7,071,822	439,902,903
1929-1930	240,848,701	51,692,680	551,937,887
1930-1931	255,347,857	87,944,489	530,285,234
1931-1932	255,555,564	192,146,640	421,215,134
1932-1933	269,498,489	215,565,262	411,739,472
1933-1934	273,643,278	247,894,860	377,861,864
1934-1935	280,513,626	271,386,730	361,000,852

Les prévisions budgétaires compressibles pour 1935, par rapport à 1934 s'expriment par une réduction de 21,304,125 francs et une augmentation de 6,870,348 francs.

Voici en un exemple détaillé, comment se chiffrent, en plus ou en moins ces écarts budgétaires :

1^o Secrétariat :

Ce poste s'élève à fr . 8,856,492 en 1928,
tombe à 3,178,874 en 1932,
remonte à 6,224,676 en 1933,
pour retomber à . . 4,907,744 en 1935.

Cette élasticité ne reflète certes ni la réalité ni la stabilité d'un service aussi important que le Secrétariat.

Pour ce qui est des prévisions qui, pour 1935, sont en majoration sur 1934, le même phénomène se répète.

En voici un exemple :

2^o Divers articles des dépenses d'Europe :

Ces prévisions s'élevaient à . fr. 8,231,931 en 1928,
passent à 11,705,225 en 1930,
tombent à 3,796,710, en 1934,
pour remonter à 3,892,450, en 1935.

alors qu'une subtilité budgétaire de plus (art. 23, litt. I, page 140 du budget) laisse ignorer qu'un crédit nouveau de 475,000 francs est prévu au Gouvernement général pour être dépensé par la métropole, ce qui porte en réalité le total du poste à 4,367,450 francs, pour 1935.

Il en est de même pour tous les autres services, qu'il s'agisse de diminutions ou d'augmentations : partout se reflètent les mêmes défauts organiques.

Tableau comparatif des prévisions.

	1914	1930	1934	1935
Secrétariat général	4,061,890	15,529,210	8,640,914	10,315,692
Secrétariat	1,855,900	6,242,233	4,932,626	4,907,744
Enseignement	4,156,250	25,624,802	16,889,281	15,971,653
Hygiène	6,476,302	95,117,557	64,526,529	60,866,417
Service territorial	57,761,277	88,006,981	75,866,022	70,424,845
Contrôle	—	—	1,277,359	1,250,077
Force publique	44,313,800	89,243,133	48,137,295	51,459,767
Navigation	3,744,965	22,463,681	11,726,847	12,087,524
Agriculture	11,911,200	28,223,852	26,168,667	25,856,028
Transports	2,577,065	10,466,250	10,228,013	10,345,483
Travaux publics	3,661,000	55,050,956	29,586,623	24,200,806
T.S.F.	13,923,000	7,666,091	7,711,043	8,225,814
Postes	9,546,362	19,799,556	13,237,075	10,498,616
Finances	23,630,110	26,581,935	14,873,935	13,805,056
Douanes				
Affaires Economiques	8,732,794	15,204,857	5,903,543	5,337,367
Terres				
Cultes, Bienfaisance	5,557,020	4,584,726	3,355,220	3,626,787
Parquets, tribunaux	13,079,560	18,305,849	16,621,475	15,322,065
Prisons	2,517,200	7,792,175	6,805,614	5,597,975
Service Europe	2,542,092	11,171,125	3,796,710	3,833,180
Imprimerie	705,145	1,334,316	757,083	769,956
Non-Valeurs	1,666,000	3,635,000	6,820,000	5,798,000
Dette	97,109,915	122,197,234	320,069,689	298,765,564
Pensions	10,509,800	16,497,000	25,497,200	25,736,700
	338,857,099	690,383,121	723,428,763	685,503,116

La Commission attire particulièrement l'attention du Ministre sur la tendance très caractérisée des services, qui, pendant des années ont dépensé sans compter, à rouvrir l'ère des dépenses ascendantes. Les seules règles à appliquer en l'occurrence se résument par l'esprit d'économie et la rigueur du respect de la loi budgétaire.

L'effectif du personnel et les dépenses y afférentes (traitements, indemnités et frais de voyage, non compris le subside annuel à la Sabena) absorbent 50 à 55 p. c. des prévisions.

Les trois tableaux suivants donnent ces prévisions de 1928 à 1935, comparées aux prévisions des dépenses compressibles.

TABLEAU N° I. — *Tableau des prévisions par traitements, indemnités et frais de voyage par rapport aux soldes compressibles des prévisions, déduction faite des prévisions de la dette et des pensions.*

	Prévisions.	Solde compressible.	Traitements.	Indemnités.	Voyages.	Total.
1928	521,241,155	390,519,004	98,673,380	77,619,149	27,142,947	203,435,476
1929	574,810,492	439,902,903	200,673,537	1,463,751	31,934,921	234,072,209
1930	690,732,121	551,937,887	217,388,803	37,194,389	35,208,979	289,792,171
1931	716,869,605	530,285,234	211,173,754	36,004,909	34,828,497	282,007,160
1932	608,666,921	421,215,134	163,405,302	19,653,444	30,763,695	213,822,441
1933	725,757,940	411,739,472	161,349,226	17,835,513	30,265,735	209,450,474
1934	723,428,763	377,861,864	144,862,602	11,295,900	33,155,600	183,065,202
1935	685,503,116	361,000,852	142,749,190	11,123,400	27,079,500	180,951,090

TABLEAU N° II. — *Tableau des prévisions globales pour traitements, indemnités et frais de voyage.*

	Traitements.	Indemnités.	Voyages (Sabena non compris)	(Avec Sabena)
1928	98,673,380	77,619,149	27,142,947	32,142,947
1929	200,673,537	1,463,751	31,934,921	39,434,921
1930	217,388,803	37,194,389	35,208,979	41,208,979
1931	211,173,754	36,004,909	34,828,497	43,328,497
1932	163,405,302	19,653,444	30,763,695	41,163,695
1933	161,349,226	17,835,513	30,265,735	39,327,367
1934	144,862,602	11,295,900	33,155,600	39,820,600
1935	142,749,190	11,123,400	27,079,500	33,514,794

TABLEAU N° III. — *Quotients moyens des dépenses susmentionnées par agent.*

	Effectif (*)	Quotient (Traitements)	Quotient (Indemnités)	Quotient (Voyages)	Quotient (dép. tot.)	Voyages Sabena.
1928	2771	(période d'augmentation des traitements)				5,000,000
1929	2916					7,500,000
1930	3033	71,674	12,263	11,608	95,546	8,000,000
1931	3056	69,104	11,781	11,396	92,607	8,500,000
1932	2581	63,310	7,615	11,919	82,849	10,400,000
1933	2492	64,747	7,157	12,145	84,049	9,061,632
1934	2242	64,613	5,020	14,780	86,112	6,665,000
1935	2244	63,613	4,957	12,067	80,638	6,435,294

(*) Déduction faite du personnel congréganiste et du personnel du district urbain Leo.

Tout ce qui précède nous suggère un certain nombre de remarques plus spéciales que nous formulerons successivement.

Première remarque.

Le Service des Transports était dirigé avant 1929 par le Service des Travaux Publics et ne nécessitait pas de personnel blanc autre que celui attaché à la direction.

En 1928 le budget du Service des Transports s'élevait à 8,894,052 francs dont 5,000,000 de francs de redevance à la Sabena pour transports effectués pour le compte de la Colonie.

759,910 francs pour le matériel et matière des Messageries de la Province Orientale.

717,112 francs pour le personnel blanc (marins) (marine du Bas-Congo).

2,048,175 francs matériel, matière etc., taxes, etc., divers, et notamment pour la marine du Bas-Congo.

219,355 francs salaires des travailleurs noirs.

149,500 francs divers.

En 1929, le budget du Service des Transports dirigé alors par le personnel de la marine passe à 10,924,000 francs dont 7,500,000 francs de subside pour la Sabena.

En 1930 le budget s'élève à 10,252,200 francs dont 6,000,000 de francs pour subside à la Sabena et 4,250,000 francs pour la liaison Congo-Belgique. Le personnel marin disparaît, et le service ne comprend plus que 7 commis indigènes, dont la dépense s'élève à 60,300 francs.

En 1931, le budget passe à 18,286,203 francs. Le personnel marin de 1928 et 1929 et le personnel indigène de 1930 est remplacé par 22 militaires, 5 capitaines commandants, capitaines, lieutenants et sous-lieutenants, 17 adjudants chefs-maître-armuriers, adjudants armuriers et aspirants.

Le coût du personnel blanc est de 1,810,077 francs.

En 1930 et 1931 il y avait eu des protestations au sujet de l'effectif élevé de la force publique. Pour y porter remède, on s'est contenté de majorer notablement le budget des transports en y transférant 22 des militaires de l'effectif critiqué.

Au Congo, il y a partout des transporteurs privés. Etait-il donc nécessaire de créer de toutes pièces un Service dont l'utilité est très contestable étant donné que les transporteurs privés ont besoin de travail. Il y a là une source d'économie à réaliser. Et même, sans en envisager la suppression, la direction des Travaux publics pourrait parfaitement se charger de ce Service, sans augmenter son personnel, comme elle le faisait auparavant.

Deuxième remarque.

Le tableau ci-après exprime le pourcentage des effectifs afférents à l'échelle des traitements suivants :

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
100 à 300,000. .	3.92 p. c.	10.08 p. c.	6.48 p. c.	8.05 p. c.	6.51 p. c.	7.73 p. c.	11.44 p. c.
80 à 100,000. .	6.76 —	14.48 —	14.21 —	6.95 —	7.10 —	7.79 —	16.34 —
60 à 80,000. .	34.61 —	30.94 —	32.66 —	28.76 —	36.95 —	28.59 —	28.66 —
40 à 60,000. .	54.71 —	44.50 —	46.65 —	56.24 —	49.44 —	55.89 —	43.56 —

Ces pourcentages démontrent à l'évidence un manque absolu d'équilibre; l'instabilité est manifeste. Le manque de méthode est coûteux et influence le budget désavantageusement.

Le pourcentage de 1929 était de loin le meilleur. La distortion des cadres dans les traitements moyens entraîne une augmentation de 13 à 15 p. c.

Une meilleure répartition graduelle, moins de chefs et plus de subalternes, permettrait une économie de 10 à 12 millions de francs sur la base de 1929.

Si l'on prend le cadre administratif, il en est de même au point de vue des grades.

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Chefs de division à secrétaire général . . .	14.7 p. c.	18.5 p. c.	16.4 p. c.	19.3 p. c.	17.5 p. c.	23.9 p. c.	13.7 p. c.
Sous-chefs à chefs de division	50.7 p. c.	34.0 p. c.	34.9 p. c.	36.4 p. c.	37.7 p. c.	34.2 p. c.	40.2 p. c.
Commis	34.6 p. c.	47.5 p. c.	48.7 p. c.	44.3 p. c.	44.9 p. c.	41.9 p. c.	46.3 p. c.

Une réforme s'impose. Tarder à la réaliser c'est grever inutilement les budgets, car les économies peuvent se trouver dans une meilleure gestion, sans devoir recourir à des mesures qui lèseraient les intérêts légitimes du personnel.

Troisième remarque.

La moyenne des traitements et des grades donne pour :

1930 un quotient de 66,290, le quotient fourni par les prévisions budgétaires étant de 71,674;

1931 un quotient de 64,919, le quotient fourni par les prévisions budgétaires étant de 69,104;

1934 un quotient de 61,924, le quotient fourni par les prévisions budgétaires étant de 64,613;

1935 un quotient de 61,988 (moyen), le quotient fourni par les prévisions budgétaires étant de 63,613.

De 1931 à 1935, les traitements ont subi une réduction de 10 p. c. Cette réduction n'existe en fait et ne peut jouer pratiquement sur l'ensemble des prévisions que s'il y a un cadre qui respecte la répartition proportionnelle normale des grades dans la hiérarchie administrative.

Cette réduction ne joue plus, les quotients le prouvent.

Il est nécessaire d'avoir une marge de sécurité, de 1 à 2 p. c.; ici elle est de 8 à 9 p. c., soit sur l'ensemble des prévisions des traitements, 9 à 10,000,000 de francs.

Un budget sans cadenas conduit au gaspillage et au désordre dans les finances.

Quatrième remarque.

Les indemnités au personnel s'élevaient :

		Quotient.
En 1930 à 37,194,389 francs, pour un effectif de	3,033.	12,163
En 1934 à 11,295,900 francs, —	2,242.	5,020
En 1935 à 11,123,400 francs, —	2,244.	4,957
En 1914 à 3,945,900 francs, —	1,710.	2,307

Comme on peut le constater, comparée à la dépense moyenne en 1930, la réduction est réelle, bien qu'elle dépasse encore le double de celle de 1914.

Cinquième remarque.

A deux reprises, les budgets ont annoncé des réductions des frais de voyage du personnel, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la Colonie.

En 1930 : 35,208,979 francs, effectif : 3,033, quotient : 11,608 francs.

En 1934 : 33,155,600 francs, — 2,242, — 14,780 francs;

En 1935 : 27,079,500 francs, — 2,244, — 12,667 francs;

En 1914 : 6,152,071 francs, — 1,710, — 3,591 francs.

En 1934, la dépense moyenne était donc de 40 p. c. plus élevée qu'en 1930 dont le quotient dépasse encore le triple de celui de 1914.

Or, on cherche en vain les raisons qui pourraient justifier un tel besoin de déplacements. Il y a certes une augmentation des prix des voyages; mais, d'après les renseignements obtenus par votre Commission, pour 1934 et 1935, ces prix se rapprochent sensiblement de ceux de 1914.

Ceci confirme qu'il y a là plusieurs millions à économiser et qu'une prévision de 17,000,000 à 18,000,000 suffirait amplement aux besoins du service, au lieu des 27,000,000 portés au budget.

Sixième remarque.

En plus des 27,079,500 francs prévus pour voyages, il y a les dépenses spéciales pour les voyages par avion de : 6 à 10,000,000 de francs par an.

Là encore, une plus stricte économie s'impose. Sans ignorer le contrat de garantie qui nous lie à la Sabena, nous devons être parcimonieux pour la dépense de ces millions qui ne représentent chaque année qu'une moyenne de 300 à 500 voyages par avion.

Septième remarque.

Les traitements et indemnités des commis noirs sont diminués de 4 millions 049,448 francs par rapport à 1930, soit 34.6 p. c.

L'effectif est resté sensiblement le même, oscillant entre 1,329 et 1,332 agents noirs.

Cette réduction de la masse des traitements et indemnités des agents indigènes constitue une mesure essentiellement regrettable de l'avis de certains membres. D'autres estiment qu'elle n'est pas excessive, eu égard à la réduction du coût de la vie et au standard de vie des commis noirs. Ils ajoutent que le traitement actuel de ceux-ci représente environ dix fois le salaire moyen d'un ouvrier, ce qui est une proportion supérieure à celle existant en Belgique.

Au moment précis, en effet, où, pour la première fois, le Département des Colonies semblait décidé à faire appel à la collaboration des indigènes, la dimi-

nution de ces traitements aboutit à un triple résultat négatif : de décourager tout à la fois l'éducateur et l'indigène et d'énerver les sacrifices que l'Etat s'est imposés par la fondation des écoles pour commis noirs.

Mais, il y a un autre résultat regrettable auquel l'Etat ne semble pas avoir songé : c'est que, dans la lutte pour le recrutement des indigènes entre l'Etat et les Sociétés, celles-ci recueilleront toujours l'élite, tandis que l'Etat devra se contenter de ce que les autres (missionnaires et Sociétés) n'auront pas voulu. Et ceux des blancs qui n'ont jamais été très favorables à cette réforme, pourtant indispensable, ne manqueront pas d'invoquer cette déficience pour proclamer que le commis noir est inférieur à sa tâche.

Huitième remarque.

Les prévisions pour « matériel et fournitures » par rapport à 1931 sont en diminution de 40,180,986 francs ou 50.3 p. c.

La baisse des prix de gros y entre pour environ 20,000,000 de francs ou 25 p. c.

Le reste était de l'inflation.

Le service de l'Hygiène à lui seul, absorbait 31 p. c. en 1930, 31 p. c. en 1935

Les travaux publics »	»	»	12	»	»	20	»	»
-----------------------	---	---	----	---	---	----	---	---

La Force Publique	»	»	22	»	»	9	»	»
-------------------	---	---	----	---	---	---	---	---

La Navigation	»	»	8	»	»	11	»	»
---------------	---	---	---	---	---	----	---	---

Les autres services y compris les transports	27	»	»	23	»	»	»	»
--	----	---	---	----	---	---	---	---

Les transports (isolés dans le budget de 1935)				6	»	»		
--	--	--	--	---	---	---	--	--

A première vue la réduction paraît sérieuse, mais n'oublions pas que de 1929 à 1931 le Service de l'Hygiène n'a pas trouvé utilisation de fr. 31 millions 700,453-94 des crédits sollicités.

Enfin, il y aurait lieu d'attirer l'attention des services des Travaux Publics sur le fait qu'un plus large emploi de matériaux indigènes donnerait ouverture à un réajustement des prévisions aux besoins réels par la réalisation de nouvelles économies.

Neuvième remarque.

La réduction des salaires des travailleurs noirs est de l'ordre de 37,981,973 francs de 1930 à 1935, soit 49 p. c.

Cette réduction n'est pas heureuse dans ce qu'elle a eu parfois d'exagéré. Une des causes de l'instabilité des revenus de l'Etat au Congo, comme nous le verrons plus en détail dans le chapitre « recettes » est précisément le manque de circulation de l'argent. L'emploi de main-d'œuvre équitablement rétribuée et de plus en plus nombreuse est certes de nature à intensifier cette circulation monétaire, une des conditions premières de la stabilisation économique.

Dixième remarque.

Enfin, en ordre général, la Commission a manifesté le désir de connaître : 1^o l'influence, à ce jour, de la dévaluation sur le budget du Congo; 2^o l'usage que le Gouvernement de la Colonie compte faire du produit de la réévaluation de l'encaisse-or détenu par la Banque du Congo Belge.

Sicessommes, qui constituent — sans contestation possible — du capital, doivent servir à la réduction de la dette congolaise, la Commission se déclare d'accord en principe; pour tout autre usage que le Gouvernement serait tenté d'en faire, la Commission des Colonies du Sénat réserve son avis jusqu'à mieux informé.

CHAPITRE II.

Analyse et étude critique des recettes budgétaires.*Tableau des Recettes effectuées ou prévues.*

	Effectuées.	Prévues.	Excédent prévisions.
1910	311,409,595	—	—
1911	477,955,980	—	—
1912	441,392,560	—	—
1913	339,631,908	—	—
1914	303,287,838	—	—
1916	286,240,451	—	—
1917	361,338,992	—	—
1918	354,000,000	—	—
1928	595,303,161	521,563,585	— 73,739,576
1929	690,171,590	575,619,000	— 139,255,525
1930	634,033,000	690,810,000	+ 44,580,000
1931	541,856,000	625,860,190	+ 57,609,374
1932	373,177,000	461,352,604	+ 7,785,750
1933	Inconnu	357,736,580	—
1934	Inconnu	366,626,230	—
1935	Inconnu	369,119,675	—

Les prévisions de recettes du budget de 1935 s'élèvent à 534,119,675 francs en diminution, pour certains chapitres, de 15,430,479 francs sur l'exercice 1934, en augmentation, pour d'autres chapitres, de 17,923,924 francs sur l'exercice 1934.

Défalquant la subvention de 165,000,000 de francs, les prévisions ne sont que de 369,119,675 francs, somme qui constitue pour 1935, les voies et moyens propres à la Colonie.

Le tableau I donne pour les années de 1910 à 1932 le montant des recettes ordinaires effectuées et converties en francs stabilisés sur la base du coefficient 7.

Dès le premier coup d'œil une constatation s'impose : il y a 20 à 25 ans, les recettes étaient sensiblement les mêmes que celles prévues pour 1935.

Les revenus budgétaires du Congo trouvent principalement leurs sources dans les :

- I. Impositions personnelles quatre bases; (*)
- II. Impôt indigène;
- III. Impôt sur les revenus répartis par Sociétés;
- IV. Droit proportionnel : constitution de Société ou augmentation de capital;
- V. Droits de douanes, accises et entrepôts;
- VI. Produit du portefeuille;
- VII. Licences pour recherches minières (inclus dans portefeuille depuis 1926).

Le tableau ci-après donne pour chacun des postes susmentionnés, le pourcentage qui exprime son importance respective dans l'ensemble des recettes budgétaires. Il est à noter que certains de ces impôts ont été créés entre 1920 et 1930.

	1913	1917	1924	1927	1930	1932	PRÉVISIONS	
							1934	1935
I.	—	—	1.8 p. c.	10.4 p. c.	4.4 p. c.	6.0 p. c.	5.7 p. c.	5.6 p. c.
II.	28.4 p. c.	28.4 p. c.	16.7 —	9.9 —	18.8 —	22.9 —	22.2 —	22.4 —
III.	—	—	6.1 —	13.5 —	17.9 —	16.9 —	16.2 —	16.2 —
IV.	—	—	—	—	26.6 —	19.6 —	25.1 —	27.9 —
V.	18.5 p. c.	10.8 p. c.	34.5 —	33.2 —	1.2 —	0.4 —	0.3 —	0.26 —
VI.	2.6 —	9.1 —	9.8 —	18.8 —	14.8 —	14.8 —	10.1 —	12.7 —
VII.	12.6 —	26.2 —	14.2 —	—	—	—	—	—
	62.1 p. c.	74.5 p. c.	83.1 p. c.	85.8 p. c.	81.7 p. c.	80.3 p. c.	79.6 p. c.	85.06 p. c.

Le solde des recettes effectuées de 1913 à 1932 comprend en ordre principal les produits des :

- VIII. Transports et navigation.
- IX. Produits agricoles, taxes agricoles et sylvestres.
- X. Statistiques.
- XI. Taxes maritimes.
- XII. Ivoire et taxes y relatives.
- XIII. Travaux publics, Postes, Télégraphes et T. S. F.
- XIV. Enregistrement, cadastre, locations et ventes domaniales.
- XV. Hygiène et Hospitalisation.
- XVI. Recettes accidentelles et autres.

(*) a) Impôt sur les revenus répartis par les Sociétés par actions n'ayant pas de siège en Belgique.

b) Impôt sur les bénéfices des Sociétés autres que par actions et des particuliers.

c) Taxe professionnelle sur la rémunération des employés publics et privés.

d) Taxe professionnelle sur les profits des contribuables exerçant une profession libérale.

Le tableau ci-après donne le pourcentage que représente chacune de ces recettes dans l'ensemble des recettes effectuées.

	1913	1917	1924	1927	1930	1932	1934	1935
VIII.	9.5 p. c.	8.7 p. c.	0.38 p. c.	0.52 p. c.	1.5 p. c.	1.8 p. c.	1.4 p. c.	1.1 p. c.
IX.	6.8 —	1.1 —	1.3 —	0.3 —	1.0 —	0.3 —	0.48 —	0.47 —
X.	0.29 —	0.33 —	0.17 —	0.31 —	0.33 —	0.17 —	0.15 —	0.19 —
XI.	0.12 —	0.05 —	0.64 —	0.49 —	0.41 —	0.64 —	0.46 —	0.51 —
XII.	13.6 —	11.0 —	3.1 —	3.5 —	1.2 —	1.7 —	1.7 —	0.58 —
XIII.	1.8 —	1.9 —	4.2 —	6.8 —	6.3 —	5.4 —	5.4 —	4.5 —
XIV.	1.8 —	1.1 —	0.82 —	1.4 —	0.63 —	1.6 —	1.6 —	2.3 —
XV.	compris recet. accid. et diverses		0.48 —	0.59 —	0.4 —	1.9 —	0.68 —	0.73 —
XVI.	7.79 —	1.32 —	5.81 —	1.29 —	6.47 —	6.19 —	8.53	4.56 —
	42.7 p. c.	25.5 p. c.	16.9 p. c.	14.2 p. c.	18.3 p. c.	19.7 p. c.	20.4 p. c.	14.94 p. c.

Les recettes effectuées en 1917 se sont élevées à 361,338,095 francs;

Les recettes effectuées en 1932 se sont élevées à 387,345,533 francs;

Les recettes prévues pour 1935 s'élèvent à 369,119,675 francs.

Ces trois résultats se rapprochent sensiblement et permettent de faire un examen comparatif des divers revenus qui les composent.

IMPOSITIONS PERSONNELLES QUATRE BASES.

Pour 1913 et 1917, deux années particulièrement stables, les revenus personnels et l'impôt indigène sont confondus.

En 1918, les impôts personnels sur quatre bases ont rapporté 9,675,246;
les impôts indigènes 85,036,784.

En 1917 les deux impôts réunis ont rapporté 102,706,422 (stabilisés).

La matière imposable en 1932 pour l'impôt à quatre bases est 10 à 12 fois plus importante qu'en 1917 et au cours des meilleures années cette recette n'a pas dépassé 26,000,000 millions de francs.

Une revision sérieuse de la matière imposable semble tout indiquée. Les résultats de 1924 à 1931, c'est-à-dire *des meilleures années*, ne répondent que très imparfaitement à ce que cet impôt aurait pu donner et ce qu'il doit donner dans la suite.

Pour faciliter cet examen il nous paraît souhaitable qu'à l'avenir les budgets donnent les prévisions détaillées pour chacune des quatre bases.

IMPÔT INDIGÈNE.

L'import total, sur l'ensemble des recettes, de l'impôt indigène, est resté sensiblement le même de 1913 à 1932. Les sommes perçues comprennent le produit de l'impôt de capitation et celui de l'impôt supplémentaire.

Les deux impôts ont produit en francs stabilisés :

		Recensés indigènes	
		Hommes	Femmes
En 1913	62,555,311	Chiffres des recensés inconnus	
1915	79,676,856	1,648,832	601,509
1917	88,314,751	1,949,737	621,807
1924	53,859,000	2,450,000	?
1927	52,028,370	2,584,208	?
1930	106,883,622	2,779,432	691,333
1932	89,814,230	2,751,469	681,474

Le taux théorique moyen par indigène recensé fut respectivement :

$$\begin{aligned}
 & 79,676,856 \\
 1915 : & \frac{79,676,856}{2,250,341} = \text{fr. 35-40 papier} = \text{fr. 5-05 or;} \\
 & 88,314,751 \\
 1917 : & \frac{88,314,751}{2,571,555} = \text{fr. 34-34 papier} = \text{fr. 4-90 or;} \\
 & 106,883,622 \\
 1930 : & \frac{106,883,622}{3,470,765} = \text{fr. 41-56 papier} = \text{fr. 5-93 or;} \\
 & 89,814,230 \\
 1932 : & \frac{89,814,230}{3,432,443} = \text{fr. 26-16 papier} = \text{fr. 3-73 or.}
 \end{aligned}$$

Faut-il conclure de ces chiffres que le Gouvernement considère l'indigène comme étant plus pauvre en 1932 qu'avant la guerre ?

En admettant 3 comme taux moyen de conversion de 1918 à 1927 de la valeur or en valeur papier, par rapport au standard de vie indigène, le produit de l'impôt pouvait être au moins 2 1/2 à 3 fois plus élevé à partir de 1927, 1 à 2 fois de 1920 à 1926, et cela en toute équité et sans demander à l'indigène un sacrifice plus élevé qu'avant la dévaluation de notre devise.

Mais, pour rester objectif, il nous paraît indispensable de considérer cette question également du point de vue indigène.

En 1930, il y avait 360,000 salariés noirs, contre 60,000 en 1917.

Il y a vingt-six ans, la production indigène s'élevait à environ 750,000 tonnes de vivres et de produits évalués à 1 milliard de francs stabilisés.

En 1933-1934, ce tonnage atteint 9 millions de tonnes d'une valeur de 4 à 5 milliards de francs.

L'élevage indigène a quintuplé et représente, pour 1933, un rapport de 52,500,000 francs environ.

Or, nous arrivons à ce résultat difficilement explicable : c'est qu'en 1914, 1,500,000 indigènes recensés payaient aisément 62,500,000 francs d'impôts; qu'en 1917, 1,700,000 indigènes, payaient tout aussi aisément 91,000,000 francs d'impôts; enfin, qu'en 1934, 2,750,000 indigènes recensés sont estimés incapables de payer 85,000,000 francs d'impôts, alors que, par budget ordinaire et extraordinaire, de 1920 à 1935, l'Etat a dépensé pour le bien-être social de l'indigène 1,500,000,000 de francs.

Faut-il en conclure que le gain de l'indigène en salaire et en produits a été dévalué, au détriment des ressources normales auxquelles pouvaient prétendre les pouvoirs publics qui dépensaient largement pour améliorer ses conditions d'existence et promouvoir sa faculté de produire en quantité et en qualité?

Afin d'éclairer le problème sur toutes ses faces, rappelons également, qu'avant 1920 le service territorial s'occupait sérieusement et activement de la perception de l'impôt, dont le rendement était surveillé par le contrôleur des finances du district qui tenait les rôles, le Gouverneur Général fixant annuellement le taux de l'impôt.

En 1935 cette dualité administrative n'existe plus. C'est désormais le commissaire de district qui tout à la fois fixe l'impôt, l'augmente ou le réduit et en assume la gestion pleine et entière.

Il serait souhaitable d'en revenir au principe de la fixation de l'impôt par le Gouverneur Général d'après les données du Service économique et ratifié par le Conseil du Gouvernement général.

D'autre part, ne perdons pas de vue qu'avant 1920, la Colonie était moins sillonnée de routes; il n'y avait pas d'agglomérations de travailleurs concentrés autour des mines ou des exploitations agricoles et industrielles comme en 1927 et plus tard; les agents territoriaux devaient faire de nombreux et longs déplacements pour toucher quelques contribuables éparpillés; ils étaient moins nombreux et les difficultés matérielles auxquelles ils se heurtaient étaient cause de ce que 10 p. c. des recensés ne pouvaient être touchés par le percepteur.

Nous admettons l'objection que le standard de vie n'aurait augmenté que de 4,6 et non de 7; mais, en appliquant ce coefficient aux chiffres de l'année 1916, les recettes s'élèveraient à 99,008,628 francs en comptant comme en 1935 : 1,793,639 hommes et 621,807 femmes redevables de l'impôt.

Entretemps tous les produits de l'industrie et du commerce ont été vendus en francs dévalués dépassant dans maintes circonstances le *coefficient* 7.

Certains membres estiment que les gains réalisés par l'indigène n'ont pas bénéficié entièrement de l'un ou l'autre de ces coefficients, et que le prix de vente moyen au kilo, réalisé par l'indigène pour ses produits, ne représenterait que ce qui lui était payé en francs-or avant 1918, multiplié au maximum par le coefficient 2.

D'autres contestent cette affirmation et estiment que le prix payé aux indigènes pour leurs produits a toujours fluctué en proportion du prix mondial de ces produits, déduction faite des frais de transport jusqu'à Matadi, qui n'ont jamais été abaissés en proportion de la chute des prix.

Cet exemple, choisi parmi beaucoup d'autres se rapportant aux différents produits de la cueillette indigène, suffit à démontrer combien la partie fut inégale et comment, dans ses résultats, elle aboutit à pressurer le producteur indigène.

La même situation se reproduit pour ce qui concerne les salaires payés dans les organisations agricoles, industrielles et minières, où

les écarts sont bien plus grands encore et restent notablement en dessous de toute fluctuation de hausse des productions dites européennes.

Il en ressort clairement que, si l'abaissement des prix des produits coloniaux et des salaires a fortement atteint le commerce et l'industrie, la chute a touché et appauvri surtout les autochtones.

C'est alors devant cette situation qui ne résolvait aucune des difficultés, que l'État a procédé aux dégrèvements massifs des tarifs de transport, en faveur de l'industrie et du commerce en général.

Ces diverses considérations permettent une première constatation : c'est que, par l'application de cette mesure, tout le monde semble avoir trouvé son compte, sauf l'État et le noir.

Et pourtant, si nous voulons rester strictement objectifs, il faut reconnaître qu'à part quelques privilégiés, ou quelques grands et puissants organismes qui étaient tout à la fois producteurs et transporteurs, l'industrie moyenne et le commerce n'en ont guère profité, handicapés par les tarifs prohibitifs des transports intérieurs et principalement extérieurs.

Les véritables bénéficiaires des dégrèvements de tout genre furent en fait les compagnies de transport ; je n'en citerai qu'une preuve évidente : le cours du coton, par exemple, qui est tombé de cents 30,5 en 1924 à cents 19 en 1929, a vu, dans le même laps de temps, les frais de transport s'élever rendu Anvers, de 800 francs à 2,300 francs à la tonne.

Il faut donc à tout prix réajuster l'impôt indigène tout en prenant **au préalable** les mesures nécessaires pour sauvegarder les droits de l'indigène sur le rendement de son travail.

Il est temps que dans ce domaine particulièrement complexe et délicat, des mesures de réajustement soient prises. Le déficit chronique exige une intervention précise du Gouvernement en vue de stabiliser les ressources.

Les données statistiques actuellement connues permettent d'affirmer que cette stabilisation de l'impôt pourrait être atteinte progressivement vers l'année 1940, sur la base de 3,000,000 de recensés adultes, payant un total de 140 à 150 millions d'impôts.

Il est de fait que l'impôt indigène devrait constituer le revenu le plus stable des voies et moyens du Congo, *il doit être et rester l'indice de la production indigène et du rendement du salariat noir comme aussi le levier de son activité*. Une révision s'impose donc et elle trouve comme une justification anticipée dans les constatations faites dans son rapport de 1916 par le Gouverneur général, lorsqu'il en conclut ce qui suit, en parlant de l'impôt indigène :

« L'exercice 1912 a produit 6,587,375 francs or, ou 46,111,625 francs papier ;
 » L'exercice 1913 a produit 8,936,473 francs or, ou 62,555,311 francs papier ;
 » L'exercice 1914 a produit 8,397,853 francs or, ou 50,784,971 francs papier ;
 » L'exercice 1915 a produit 11,382,408 francs or, ou 79,676,856 francs papier.
 » Le nombre des contribuables recensés a ainsi été augmenté. De 1,648,832 hommes et 601,509 femmes au 31 décembre 1915, il était porté au 1,793,639 hommes, 621,807 femmes, soit une augmentation de 144,807 hommes ou 8.87 p.c. 20,298 femmes ou 3.37 p. c. soumis à l'impôt.

» Si nous supposons les taux moyens minima de 7 francs (or) et de 2 francs (or) pour l'impôt supplémentaire, nous obtenons un rendement de près de 14,000,000 de francs (or) = 98,000,000 francs papier.

» De ces sommes il faut déduire les sommes non-recouvrées ensuite de cir-

constances diverses : contraintes subies, exemptions accordées, contribuables échappant aux recherches des collecteurs, etc.

» Si nous pouvions amener tous les contribuables recensés à payer un impôt principal de 12 francs (or) le rendement serait de :

21,523,668 francs (or) = 150,665,676 francs (papier). »

Donc, il y a vingt ans, le Gouverneur Général envisageait la possibilité d'une recette de 150,665,675 francs moyennant 2,415,446 contribuables recensés. (Impôt de capitation et impôt supplémentaire).

Ne perdons pas de vue qu'en 1935, il y a 2,719,945 contribuables I. de capitation, 400,000 à 500,000 femmes I. Supplémentaires soit 3,119,945 à 3,219,945, et bien que les recettes effectuées, en 1932, se soient élevées à 89,814,230 francs papier les recettes prévues pour 1935 ne seraient que de 85,000,000 francs papier. Ce qui confirme une nouvelle fois tout l'exposé qui précède.

IMPÔTS SUR LES SOCIÉTÉS.

De 1910 à 1912 les Sociétés payaient patente.

Cette patente a rapporté en francs stabilisés :

En 1910	fr.	573,866
En 1911		1,691,745
En 1912		3,408,188

A cette époque il existait à peine 1/12 des Sociétés établies au Congo en 1930. Cette patente ne figure plus au budget à partir de 1913. Repris sous une autre forme, cet impôt a rapporté depuis 1924 :

1924	fr.	18,891,250
1927		70,956,378
1930		113,728,656
1932		62,349,582
1934 prévisions		61,890,000
1935 »		60,060,000

Cette recette budgétaire a un caractère d'instabilité peu contestable.

Elle comporte :

1° l'impôt sur les revenus professionnels et touche, de ce fait, la presque totalité des blancs résidant au Congo;

2° l'impôt sur les revenus répartis par les Sociétés.

Il faudrait dans le libellé des voies et moyens du budget, scinder cette recette en :

1° impôt sur le revenu professionnel;

2° impôt sur le revenu à répartir.

On se rendrait mieux compte que le premier a une base stable alors que le second est essentiellement instable. Une étude s'impose dans le dessein de fixer les moyens de le rendre moins instable tout en le simplifiant.

Un examen minutieux de la situation financière des Sociétés coloniales permettrait de discerner le plus ou moins de sincérité des bilans et d'estimer à leur juste valeur les bases stables des recettes à prélever sur les revenus des activités industrielles et commerciales qui s'exercent dans la Colonie et qui toutes bénéficient de l'égide gouvernementale. Ceci n'est évidemment pas une critique à l'adresse de l'Office spécial d'imposition.

On peut évaluer à environ 9,200,000,000, de francs, le capital social et obligataire des Sociétés coloniales. Une taxe fixe donnerait une base de recettes stable. Toutefois, pour être complet, il faut signaler qu'il existe déjà une taxe sur le capital social et obligataire des sociétés coloniales cotées en Bourse.

Par exemple : une taxe de 1/2 p. c. sur ce capital rapporterait 46,000,000 de fr. ; une taxe de 3/4 p. c. sur ce capital rapporterait 69,000,000 de francs ; une taxe de 1 p. c. sur ce capital rapporterait 92,000,000 de francs.

Un léger impôt sur revenus répartis n'interviendrait que comme indice de prospérité; il ferait donc bénéficier la colonie des situations économiques favorables sans désaxer les recettes, cause de déficit. Actuellement, la taxe est de 22 p. c. sur le revenu.

DROIT PROPORTIONNEL SUR LA CONSTITUTION OU L'AUGMENTATION DE CAPITAL DES SOCIÉTÉS.

Le droit proportionnel sur la constitution ou l'augmentation de capital des Sociétés par actions, à responsabilité limitée, date d'après-guerre. Il apparaît pour la première fois dans le budget de 1930.

Il a été perçu 7,372,540 en 1930.

» » 1,717,148 en 1932.

Il est prévu 1,250,000 en 1934.

» » 1,000,000 en 1935.

La plupart des Sociétés ont été constituées avant 1930; c'est pourquoi le libellé du budget devrait scinder cet article en :

1^o droits proportionnels sur constitution de Sociétés;

2^o droits sur augmentation de capital.

Depuis son origine (1930) cet impôt rapporte davantage grâce aux augmentations de capital que par suite de la constitution de Sociétés nouvelles.

Il n'en reste pas moins vrai que cette recette est d'un rendement très précaire et absolument instable. L'application d'une taxe au prorata du capital investi en serait le correctif.

DROITS DE DOUANES, D'ACCISES ET D'ENTREPÔT.

Les droits de douanes, d'accises et d'entrepôt ont produit :

en 1913	.	.	.	.	fr.	57,483,462
en 1917	.	.	.	.	.	39,278,225
en 1924	.	.	.	.	.	108,833,250
en 1927	.	.	.	.	.	174,628,123
en 1930	.	.	.	.	.	169,147,960
en 1932	.	.	.	.	.	76,991,450
prévisions en 1934	.	.	.	.	.	95,917,000
» en 1935	.	.	.	.	.	100,000,000

Le gouvernement général du Congo, vient de rétablir la taxe à l'exportation.

On a augmenté les taxes sur les produits miniers, par contre on a diminué de 40 à 50 p. c. tous les droits d'entrée.

Le tableau ci-annexé donne le mouvement des recettes douanières de 1912 à 1933 :

Les droits de sortie ont produit pour les années

	1930	1931	1932	1933
	35,457,960	23,665,646	12,399,755	11,584,526
Tonnage sorti . .	340,317 tonnes	273,317 tonnes	206,240 tonnes	269,064 tonnes
Valeur sortie . .	1,511,490,871 fr.	1,104,045,231 fr.	667,922,436 fr.	658,348,150 fr.
Valeur par tonne sortie	4,441 fr.	4,039 fr.	3,446 fr.	2,446 fr.
Droit moyen par tonne	104.— fr.	86.50 fr.	60.12 fr.	43.05 fr.
Pourcentage moyen	2.34 p. c.	2.14 p. c.	1.74 p. c.	1.76 p. c.

Droits d'entrée.

	1930	1931	1932	1933
Recettes	129,746,839 fr.	85,287,281 fr.	52,774,072 fr.	48,415,463 fr.
Tonnage entrée .	712,286 tonnes	356,640 tonnes	182,878 tonnes	133,381 tonnes
Valeur entrée . .	1,581,315,177 fr.	961,891,851 fr.	464,631,939 fr.	389,358,885 fr.
Valeur par tonne entrée	2,220 fr.	2,697 fr.	2,540 fr.	2,919 fr.
Droit moyen par tonne	182-16 fr.	239-14 fr.	288-57 fr.	362-97 fr.
Pourcentage moyen	8.2 p. c.	8.9 p. c.	11.3 p. c.	12.4 p. c.

Les produits végétaux indigènes de cueillette et cultures dirigées accusent :

18.2 p. c. du total exporté en 1934

27.2 p. c. du total exporté en 1935.

Les produits miniers interviennent dans les droits d'exportation par le pourcentage le plus élevé à la fois sur la masse et sur la valeur du tonnage exporté.

	1930	1931	1932	1933
Valeur totale exportée	1,511,490,871 fr.	1,104,045,231 fr.	667,922,436 fr.	658,348,150 fr.
Produits miniers	1,012,823,277 fr.	778,506,712 fr.	397,548,387 fr.	357,649,683 fr.
Soit	67 p. c.	70 p. c.	60 p. c.	54 p. c.
Produits divers	498,667,594 fr.	325,538,529 fr.	270,374,049 fr.	300,698,467 fr.
Soit	33 p. c.	30 p. c.	40 p. c.	46 p. c.
Tonnes minerais	154,109 tonnes	124,814 tonnes	60,490 tonnes	96,175 tonnes
Tonnes divers	186,208 tonnes	148,503 tonnes	145,750 tonnes	172,889 tonnes
Valeur ton. minerais.	6,572 fr.	6,327 fr.	6,572 fr.	3,718 fr.
Valeur ton. divers	2,677 fr.	2,124 fr.	1,855 fr.	1,739 fr.

Pour 1934-1935 les tonnages et les valeurs marquent un certain relèvement trop précaire cependant et trop peu certain pour établir une recette stable.

Ces exposés de chiffres permettent des conjonctures suffisamment précises pour en tirer des indications utiles.

Nous constatons, que tous les produits d'exportation, les produits miniers tout comme les autres, sont touchés sérieusement. Certes, l'avenir s'annonce meilleur; mais l'espérance ne rétablit pas l'équilibre budgétaire; il faut donc s'en tenir aux réalités.

A part l'or de la Colonie dont les prix viennent d'augmenter de 43 p. c. passant de 23,500 à 33,500 francs le kilogramme par suite de la dévaluation, les autres minerais précieux et aussi les minerais pauvres subissent une sérieuse réduction : de 1930 à 1933 (l'or déduit) la valeur moyenne de la tonne tombe : de 6,289 francs, en 1930 à 2,068 francs, en 1933, soit 66 p. c. de dévaluation.

La dévaluation des produits divers est de : 2,677 francs en 1930 à 1 739 francs pour 1933 soit 35 p. c.

La dévaluation de 66 p. c. sur les produits miniers est d'autant plus grave, qu'ils constituent la masse la plus importante des produits imposables au point de vue douanier.

Le commerce des produits agricoles et divers, critique le rétablissement des droits de sortie sur les produits végétaux de la Colonie et se demande si l'urgence de telles dispositions le justifie d'une manière absolue.

Il admet cependant que l'intervention financière de la Métropole en faveur du Congo est une charge considérable et comprend que le Gouvernement cherche à y mettre fin notamment par la révision des taxes douanières.

Or, nous venons de voir que cette taxe est fort minime pour les produits végétaux et autres. Dans ces conditions il est difficile d'admettre que les sacrifices doivent toujours être consentis par le Gouvernement et la Belgique;

pourquoi l'allègement supputé par le commerce ne pourrait-il être trouvé ailleurs et notamment :

- 1^o dans une meilleure gestion des affaires qui exportent ces produits;
- 2^o dans une réduction des tarifs de transports du lieu d'origine au port d'embarquement;
- 3^o dans un meilleur rendement par des cultures sélectionnées et l'emploi d'une main-d'œuvre des mieux formée en qualité plutôt qu'en quantité;
- 4^o par un meilleur rendement général grâce à une plus grande compétence des dirigeants;
- 5^o par une réduction des frais généraux en Europe;
- 6^o par un emballage moins coûteux;
- 7^o et surtout par un transport maritime plus économique, etc.

Les efforts des producteurs et des intermédiaires doivent se porter en ordre principal sur l'allègement des prix de revient. Cette méthode sera plus rationnelle et plus équitable que celle qui escompte les interventions gouvernementales: l'équilibre du budget ne peut indéfiniment être menacé par le déséquilibre des affaires.

Souvenons-nous d'ailleurs des années prospères qui accusent de 1920 à 1934 un bénéfice industriel et commercial de 5,485,000,000 de francs tandis que durant la même période, la plupart des budgets clôturaient en déficit.

L'application d'une taxe douanière dégressive au prorata des tonnages exportés peut s'appuyer :

- 1^o sur une majoration des droits d'entrée pour les produits qui ne sont pas d'une nécessité absolue;
- 2^o sur une majoration des droits d'entrée pour les produits que l'on peut trouver sur place en organisant leur production;
- 3^o sur une majoration de la taxe sur l'or dont les prix viennent d'augmenter de 43 p. c. alors que le prix de revient n'augmentera pas de 10 p. c. d'ici longtemps;
- 4^o sur la taxation des autres minerais en fonction de leur exploitabilité.

La taxe dégressive poussera à l'augmentation de la production et l'augmentation des recettes à la sortie compensera le dégrèvement.

Il en résultera une stabilisation des recettes douanières avec une légère augmentation annuelle si les calculs des taxes et du dégrèvement sont bien établis. Tenons d'ailleurs compte de ce que la valeur établie par le Gouvernement à la sortie est contestable : cette valeur serait de 35 p. c. inférieure à la valeur réelle.

Une caisse de réserve serait constituée par le prélèvement d'un certain pourcentage sur les dégrèvements, si les résultats créditeurs dépassaient la limite de la stabilisation; cette caisse de réserve alimenterait peu à peu la prime à l'exportation appliquée à la quantité et surtout à la qualité exportée.

En conclusion, la Commission, à l'unanimité de ses membres préconise l'établissement de droits spécifiques combinés avec des droits *ad valorem*. Certaines marchandises seraient imposées de droits *ad valorem* si elles dépassent une valeur déterminée; elles seraient imposées de droits spécifiques si elles sont en-dessous de cette valeur. Les droits spécifiques seraient fixés à un taux assez élevé pour imposer aux marchandises d'un prix anormalement bas une contribution équivalent approximativement à celle résultant du droit *ad valorem* pour les marchandises non-dépréciées.

PRODUIT DU PORTEFEUILLE.

Le portefeuille a produit :

1910 . . . fr.	28,990,024	
1913	47,294,450	15.2 p. c. des recettes.
1917	94,855,173	35.3 p. c. —
1924	75,845,000	20 p. c. —
1927	99,175,858	Kilo-Moto compris dans le portefeuille 18.8 p. c. des recettes.
1930	93,940,140	14.8 p. c. —
1932	55,643,533	14.8 p. c. —

Il est prévu pour :

1934	38,362,280	10.1 p. c. —
1935	46,943,219	12.7 p. c. —

Il faut reconnaître que le portefeuille, pour la Colonie, est trop lié à la vie économique, pour être un apport stable dans l'équilibre de son budget.

* * *

Nous venons d'examiner les principaux articles du budget des voies et moyens de la Colonie; ils constituent la masse la plus importante des recettes.

Passons à l'examen des recettes d'importance moindre.

TRANSPORTS ET NAVIGATION.

Aux budgets d'avant-guerre, les recettes « transports » comprenaient :

- les recettes du Chemin de fer du Mayumbe;
- les recettes de la marine;
- les recettes du portage et des caravanes;
- les recettes du remorquage à Léo-gare.

Ces recettes, majorées de celles de la navigation pour les budgets d'après-guerre, se comparent donc assez facilement jusqu'à l'exercice 1927 où le budget des transports se sépara de celui de la navigation.

Voici les recettes globales effectuées :

Transport et navigation 1913. fr.	28,515,396
1917. .	31,596,845
1924. .	1,202,600
1927. .	2,749,993
1930. .	9,424,866
1932. .	6,979,634
Prévisions 1934. .	5,189,410
» 1935. .	3,952,840

La Marine du Haut et du Bas-Congo est, depuis 1924, passée à une Société qui est devenue « L'Unatra », et dont les titres se trouvent dans le portefeuille de la Colonie.

Le revenu y afférent a le même caractère d'instabilité que le portefeuille dans son ensemble.

Le service des Transports tire ses recettes :

1^o de la location de véhicules au service des transports automobiles (remboursement des frais de déplacement effectués à l'aide de ces véhicules et recettes diverses);

2^o des transports organisés par automobile, baleinière ou pirogue et recettes diverses s'y rapportant.

Les recettes sous cette forme s'élèvent à :

5,724,250 francs		pour 1924
1,785,427	—	— 1927
6,860,745	—	— 1930
4,572,900	—	— 1932
3,819,410	—	prévisions — 1934
3,275,840	—	— 1935

Le service de la navigation ou hydrographie, produit les recettes ci-après, dues à la prestation de main-d'œuvre, vente ou location de matériel, fournitures de combustible aux particuliers. Produit du dock flottant, location de matériel et recettes-diverses effectuées par la Marine du Bas Congo :

1924. fr.	609,000
1927. .	964,566
1930. .	5,140,139
1932. .	3,217,387
Prévisions pour 1934. .	1,370,000
— 1935. .	677,000

Au cours de l'examen critique des dépenses nous attirons l'attention sur le coût du service des transports, dont les attributions pourraient facilement être cédées à l'initiative privée. Il en résulterait une économie, les dépenses prévues pour 1935 étant de 3,910,189 francs pour une recette prévue de 3,275,840 francs.

Pareil service pouvait se justifier lorsque le Gouvernement à défaut de l'initiative privée, devait, il y a 20-25 ans, assumer tous les services d'utilité publique. Actuellement ce service ne se justifie plus. Il faut laisser faire l'initiative privée à qui on pourrait céder le matériel.

Le service d'hydrographie comprend l'étude et le balisage des fleuves et rivières, le pilotage et la surveillance de la navigation.

Il exploite aussi le dock flottant, alors que l'exploitation du port de Léo est concédée de même que le chantier naval.

Ce service pourrait stabiliser ses recettes par une revision de la taxe au tonnage des bateaux naviguant sur les rivières et fleuves sur lesquels il organise le balisage et surveille la navigation.

En 1920 il existait sur le haut fleuve et ses affluents 113 vapeurs.

En 1930 il y a sur le haut fleuve et ses affluents 308 vapeurs et 573 bateaux. présentant un tonnage de 61,615 tonnes. En outre, il y a quelque 25 ports en exploitation.

Le réajustement des droits de port et de navigation fluviale, basés sur le tonnage, pourraient donner une recette stable de 7 à 10,000,000 de francs.

Droits parfaitement justifiés, l'État ayant dépensé, de 1927 à 1932, 4 à 500,000,000 de francs pour la navigation et l'équipement des ports.

PRODUITS AGRICOLES, TAXES AGRICOLES ET SYLVESTRES.

La vente des produits agricoles a donné :

	en 1913. fr.	20,328,828
	— 1917. .	4,091,003
	— 1924. .	4,231,500
	— 1927. .	1,487,714
	— 1930. .	6,105,641
	— 1932. .	1,206,902
prévu pour	1934. .	1,854,240
»	— 1935. .	1,739,768

Il est à peu près certain que ces prévisions ne seront pas atteintes. Cette recette est instable et accessoire, le service de l'agriculture étant essentiellement un service d'éducation et de formation.

STATISTIQUES.

Les recettes de statistiques furent respectivement :

	en 1913. fr.	937,358
	— 1917. .	1,207,696
	— 1924. .	556,315
	— 1927. .	1,935,564
	— 1930. .	2,113,298
	— 1932. .	687,808
prévu pour	1934. .	660,000
»	— 1935. .	700,000

Une réadaptation s'impose; car cette recette devrait être d'environ 3,500,000 francs en 1930. Recette relativement stable et qui suit le mouvement économique.

IVOIRE.

Vente et taxes diverses de l'ivoire.

Recettes en	1913. fr.	41,012,356
—	1917. .	40,000,191
—	1924. .	9,910,250
—	1927. .	13,612,198
—	1930. .	7,326,419
—	1932. .	6,924,636
Prévu pour	1934. .	2,227,000
—	1935. .	2,483,675

Recette instable plus à cause des fluctuations de prix que de manque de

matière. Les produits de l'ivoire ne peuvent être considérés dans le budget des voies et moyens que comme une recette accessoire et tout à fait variable.

TRAVAUX PUBLICS, POSTES ET TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES ET T. S. F.

Jadis les recettes : travaux publics et T. S. F., étaient confondues. Les télégraphes et téléphones sont ensuite passés à la T. S. F. Les recettes d'année en année subissent donc les effets de ces changements.

Les recettes du service postal furent :

en 1913. fr.	5,756,030	(télégraphe et téléphone compris).		
1917. .	7,142,023		—	—
1924. .	12,545,750		—	—
1927. .	18,558,000		—	—
1930. .	26,158,144		—	—
1932. .	16,552,670		—	—
prévu pour 1934. .	9,285,000	sans	—	—
— 1935. .	8,953,000	—	—	—

Le service de téléphones, télégraphes et T. S. F. prévoit :

pour 1934 9,100,000 francs.

pour 1935 5,928,000 francs.

Sans commenter le bien-fondé ou non de la création de ce service de télécommunications comprenant la T. S. F., les télégraphes et téléphones, (ces derniers opérant presque toujours dans les locaux de la Poste avec le personnel de ce service), les recettes postales télégraphiques et téléphoniques sont un apport stable à condition que les dépenses soient normales.

Souvent on crée des perceptions et sous-perceptions qu'il faut supprimer ensuite, alors que certains bureaux de poste peuvent être confiés à des particuliers déjà installés.

Une réduction des taxes postales est à envisager; il y a de fortes probabilités qu'elle sera suivie d'une augmentation de recettes.

Il faudrait à l'avenir que les budgets prévoient en recettes et dépenses :

Service Postal;

Télégraphes et Téléphones;

T. S. F.

Comme nous l'avons dit, nous ne connaissons pas les recettes de la T. S. F. pour laquelle nous avons dépensé et dépensons encore beaucoup.

Un service public ne doit pas faire de bénéfices; mais il doit couvrir tout au moins ses dépenses et l'amortissement des capitaux immobilisés.

RECETTES DES TRAVAUX PUBLICS.

De 1910 à 1920 ce service n'avait pas de recettes proprement dites. La cession de matériaux ou le produit d'un travail effectué pour des tiers passait aux recettes du service des finances qui en effectuait le contrôle et l'encaissement.

De 1924 à 1932 les recettes effectuées figurent aux budgets :

1924 . . . fr.	722,750
1927	6,775,000
1930	14,358,913
1932	4,177,624 y compris celles de la T. S. F.

Prévu pour :

1934 2,419,210 plus 9,285,000 pour la T. S. F. et télégraphes et téléphones.

1935 1,985,784 plus 8,953,000 pour la T. S. F. et télégraphes et téléphones.

Constatons que les travaux publics et la T. S. F. font en 1932 4,177,624 francs de recettes.

Les télégraphes et téléphones sont enlevés au service des Postes qui voit de ce fait les recettes diminuées de 7,267,670 francs.

Le service des travaux publics dégarni des recettes de la T. S. F. passe de 4,177,624 francs en 1932 recettes effectuées à 2,419,210 en 1934 prévisions.

1,758,414 francs.

Le service de la T. S. F. s'adjoint les télégraphes et téléphones et prévoit en 1934 — 9,285,000 francs de recettes.

Or 1,758,414 francs qui passe à la T. S. F. enlevé des travaux publics;
7,267,670 francs qui passe à la T. S. F. enlevé des Postes.

9,026,084 francs et la T. S. F. prévoit pour la première fois ses propres recettes à 9,285,000 francs.

Subtilité budgétaire qui ne devrait pas être permise; on peut en conclure que le Service de la T. S. F. faisait des recettes si peu importantes qu'on les confondait avec les travaux publics d'abord, ensuite avec les Télégraphes et Téléphones.

Il est souhaitable que l'on sache lire au budget de 1936 ce que coûte la T. S. F.; ce que rapporte la T. S. F.; ce que coûtent les Télégraphes et les Téléphones et ce que rapportent Télégraphes et Téléphones.

ENREGISTREMENT ET CADASTRE.

La rubrique « enregistrement et cadastre » comprend :

L'enregistrement et droits de mutation immobilière.

Recettes effectuées :

1913 . . . fr.	230,902	—
1917. . . .	126,903	
1924. . . .	315,350	
1927. . . .	4,049,441	
1930. . . .	3,841,859	
1932. . . .	594,159	contre 2,446,401-08 fr. en 1931.

Depuis lors les recettes du Service du Cadastre sont confondues avec celles des affaires économiques, ces dernières s'élevèrent en :

1930. 190,828
1931 264,517 55

Les prévisions des recettes des deux services sont pour :

1934. . . . fr. 917,850
1935. 645,833

Les recettes prévues pour 1935 pour l'enregistrement et les mutations immobilières sont donc de 4 à 500,000 francs environ.

Le mouvement de ce service comprenait :

	1930	1932	1933
Ventes de terres pour la Colonie	2,860,241 97	1,714,346 11	1,073,851 46
Ventes entre particuliers	67,667,780.00	35,376,824 81	11,071,310 72
Location pour la Colonie	7,575,379 64	6,810,717 81	5,387,266 90
Décret du 31 mars 1926	3,821,756 75	—	710,603 38
Hypothèques	47,735,451 30	19,070,703 95	11,445,731 65

Cession et concession de plus de 10 hectares.

	Etat des superficies accordées.	Etat des superficies mises en valeur.
En 1930.	4,689,730 hectares	310,023 hectares
En 1932.	5,157,707 —	402,922 —
En 1933.	4,689,730 —	310,023 —

Ce mouvement important d'octroi de concessions explique difficilement la modestie des recettes qu'il provoque, mouvement dont le développement par rapport aux années 1913-1917 et 1932 est considérablement augmenté.

D'autre part constatons que quelquefois les concessions et cessions accordées varient de 4 à 5,000,000 d'hectares, dont 7 à 9 p. c. seulement sont mis en valeur.

Tous ces chiffres prouvent à l'évidence qu'une révision de la réglementation de ces opérations s'impose par rapport à ce qu'elles coûtent et ce qu'elles rapportent à l'État.

Quant aux cessions et concessions les abus sont flagrants. Des mesures sont à prendre pour développer la mise en valeur des terres cédées ou concédées, qui n'est nullement en rapport avec l'étendue des surfaces concédées.

Les recettes des locations et ventes domaniales confirment cette impression :

1913 fr. 5,590,613
1917 3,722,376
1924 2,303,000
1930 7,110,887
1932 5,287,803

Prévu pour :

1934 4,636,500
1935 4,553,390

si le Gouvernement désire une politique d'encouragement sur laquelle il y a lieu néanmoins de faire plus expresses réserves, *il faut que tout au moins les droits et frais couvrent les dépenses du service* qui s'occupe de l'enregistrement des délimitations, des mutations, locations et ventes domaniales.

HYGIÈNE ET HOSPITALISATION.

Les prévisions s'élevaient, pour 1913 à 1,501,500 francs.

Les recettes effectuées en 1924 à 1,517,250 francs.

—	—	1927 »	3,140,231	—
—	—	1930 »	2,937,343	—
—	—	1932 »	7,421,423	—
Les prévisions pour	—	1934 »	2,623,700	—
—	—	1935 »	2,702,050	—

Les Hôpitaux de l'État ont hébergé (européens) :

1930	2529	malades	population	blanche	fr.	25,779.
1932	2446	—	—	—	—	18,721.
1933	2115	—	—	—	—	17,588.

Les frais d'hospitalisation se sont élevés en 1933 :

Boma		fr.	221,49	francs par jour pour	870	journées d'hospit.
Léo		91,81	—	—	6.075	— —
Coquilhatville		156,46	—	—	1.971	— —
Stanleyville.		79,14	—	—	12.134	— —
Albert Ville.		244.73	—	—	1.311	— —

Les hospitalisations s'élèvent :

en 1930 à 10 p. c. de la population blanche.

— 1932 à 13 — — —

— 1933 à 12 — — —

Théoriquement et par rapport aux effectifs du personnel de l'État et de leurs familles hospitalisées gratuitement (relève en congé déduit) le nombre des malades hospitalisés payants était d'environ :

en 1930 2.000

— 1932 1.800

— 1933 1.700

au taux moyen du coût de l'hospitalisation, la recette doit être environ :

2,200,000 francs pour 1930 sur 7,421,423 francs de recettes globales.

2,100,000 — 1932 — 2,623,700 — —

2,000,000 — 1933 — 2,702,050 — —

en plus des recettes ci-après :

Taxe d'occupation des salles d'opération, frais de pansement prévu pour 1933 . fr. 912,800

Frais de séjour pour hommes de couleurs payants. — 1933 . . 645,000

Vente de médicaments, instruments et médical confort	—	1933 . .	669,100
Droits sanitaires	—	1933 . .	82,000
Recettes bateau hôpital.	—	1933 . .	—
Recettes diverses.	—	1933 . .	33,500
Versements du 1/4 de la totalité des honoraires perçus au delà de 6,000 francs (clientèle privée).	—	1933 . .	195,200
			Fr. 2,837,600

Or, seuls, les malades hospitalisés en 1933, auraient dû payer environ 2,000,000 de francs.

Les statistiques publiées par le service de l'hygiène sont loin de s'accorder avec les recettes effectuées, qui pour 1933 auraient dû dépasser largement 3,900,000 francs.

Le rapport du Gouverneur Général expose que les dépenses d'hospitalisation s'élèvent en 1933 à : fr. 2,560,288-29, on a prévu 912,800 francs de recettes.

Il y a eu 24,136 journées d'hospitalisation.

En hospitalisant gratuitement les agents en service, leur femme et leurs enfants, environ 4,500 journées seraient non payantes, 19,636 journées seraient payantes à 108 francs, coût moyen par jour, ce qui produirait une recette totale de 2,120,688 francs, ce qui confirme la recette minimum de 2,000,000 de francs.

Ici encore il faut que les dépenses bien déterminées soient couvertes par les recettes minima. Elles ne le sont pas.

TAXES MARITIMES.

Elles comprennent :

Taxes de ports, de pilotage, d'immatriculation de bateaux et de délivrance de commissions disciplinaires, droits généraux de balisage et de dragage. Droits d'accostage.

Recettes effectuées :

1913. fr.	375,235
1917. .	175,780
1924. .	2,040,500
1927. .	2,226,000
1930. .	2,597,000
1932. .	2,492,715
Prévisions 1934. .	1,780,100
— 1935. .	1,900,000

Le mouvement du tonnage entré et sorti était de :

	à Matadi.	à Boma.
1913. . . .	77,429 T.	3,812 T.
1917. . . .	71,746 —	6,893 —
1924. . . .	173,480 —	23,277 —
1927. . . .	386,249 —	23,626 —
1930. . . .	506,938 —	24,081 —
1932. . . .	490,071 —	7,874 —

C'est une des rares recettes qui soit augmentée avec le développement du mouvement des ports.

RECETTES DIVERSES.

Comprenant :

1^o Permis de chasse, de port d'armes et de vente d'armes à feu et de munitions.

		Population Européenne.
Recettes effectuées 1913 . .	1,229,529	4,900
1917 . .	683,838	6,971
1924 . .	1,917,800	12,674
1927 . .	1,650,000	21,444
1930 . .	3,683,579	25,179
prévues 1934 . .	3,500,000	18,721
— 1935 . .	2,000,000	17,588

Le tourisme, la chasse se sont considérablement développés; la recette ne semble pas proportionnelle à ce développement : ces recettes doivent être revues.

2^o Licence d'importation et de vente de boissons contenant de l'alcool.

	Recettes effectuées	Valeur importée.
1913. . . .	—	—
1917. . . .	2,000,600	33,082,245 6.04 p. c.
1924. . . .	967,225	31,951,500 3.02 p. c.
1927. . . .	1,047,250	51,497,198 2.00 p. c.
1930. . . .	1,920,250	59,175,714 3.20 p. c.
1932. . . .	1,206,350	à compléter.
Prévu 1933. . . .	1,652,000	21,826,076
— 1934. . . .	1,000,000	—
— 1935. . . .	1,000,000	—

Ici encore, on constate comme presque partout un fléchissement de 1917 à 1930; comme si, au cours de cette période on avait perdu de vue que le franc se dévaluerait d'année en année. Ces recettes peuvent être augmentées par un réajustement des taxes à imposer.

3° Licences pour recherches minières.

Recettes effectuées :

prévues	1913.		fr.	—	(confondues avec d'autres recettes.)
—	1917.			55,000	
effectuées	1924.			79,562	
—	1927.			83,924	
—	1930.			105,000	
—	1932.			511,527	
prévues	1934.			70,000	
—	1935.			111,000	

Comment expliquer que les recherches minières se sont développées considérablement depuis 1913 et que les recettes soient à peine doublées.

Les mesures à prendre par le Gouvernement pour augmenter l'activité minière, base principale de l'actuelle économie congolaise, eussent dû être de deux sortes :

1° Ouvrir à la prospection libre, le maximum de terrains miniers actuellement disponibles.

De cette manière il est probable que de nouvelles découvertes minières seraient faites et augmenteraient la production actuelle.

2° Faciliter le travail des exploitants actuels de manière à augmenter leur rendement.

* * *

A. Dans le premier ordre d'idées, rien n'a été fait. Des zones immenses demeurent fermées, notamment une surface de 75,000 kilomètres carrés dans le nord de l'ex-zone minière des Grands-Lacs, qui restent momentanément bloqués sans raisons plausibles.

Il nous semble nécessaire que dans cet ordre d'idées le Gouvernement donne des précisions catégoriques sur ses intentions, et que les intentions soient suivies d'actes.

B. Dans le second ordre d'idées : faciliter la tâche des exploitants, le Gouvernement a construit ou fait construire un réseau routier desservant les nouveaux districts miniers découverts. Cette politique a donné d'excellents résultats; surtout pour les nouvelles mines d'étain.

Par contre certains exploitants se plaignent vivement des réglementations concernant la main-d'œuvre indigène, surtout quant au recrutement, au logement et à certaines mesures d'hygiène qui occasionnent des charges considérables et, disent-ils, inutiles.

Ils se plaignent aussi du formalisme étroit avec lequel ces réglementations sont appliquées.

Les enquêtes faites sur place, même par les plus hauts fonctionnaires, ne se seraient guère appliquées qu'à relever des infractions particulières et non à l'examen critique statistique vérifié sur place *des situations générales*.

Il eut été cependant désirable de savoir par ces statistiques si la mortalité et la morbidité des travailleurs industriels accusaient une régression suffisante pour justifier les lourds sacrifices demandés aux Sociétés exploitantes, c'est-à-dire, ne l'oublions pas, à leurs actionnaires. Plusieurs sociétés, mieux documentées en général que le Gouvernement, prétendent qu'il n'en est rien.

D'autre part une statistique bien faite et surtout bien contrôlée sur le pourcentage des naissances dans les centres industriels eut eu plus d'utilité que les *a priori* habituels pour faire connaître le réel état démographique des centres industriels et permettre de réglementer le recrutement de la main-d'œuvre sur une base sérieuse.

Dans toutes ces questions, toujours d'après certains exploitants, le Gouvernement aurait légiféré sur des *a priori* ou des opinions de « compétences » coloniales périmées ou métropolitaines, sans recourir à la méthode expérimentale, la seule qui ne trompe pas en pays neuf.

Nous insistons pour que ces faciles études soient faites et leurs résultats contrôlés et publiés. Ils réduiraient peut être à néant une campagne contre le développement de l'activité minière de la Colonie, sa seule ressource payante actuelle.

Il nous semble, en effet, tomber sous le sens que si les indigènes des centres miniers s'y portent bien, s'y reproduisent et s'y fixent, le Gouvernement n'a pas d'entraves directes ou indirectes à apporter par des réglementations touffues qui permettent tous les arbitraires, au développement d'une industrie qui, ne l'oublions pas, fait vivre les trois quarts de la Colonie.

4° Permis de récoltes.

Recettes effectuées :

	1913.	fr.	1,015,000 (caoutchouc).
	1917.		651,000
	1924.		871,640
	1927.		1,557,414
	1930.		1,500,881
	1932.		211,755
prévu	1934.		207,000
	1935.		191,760

5° Permis de coupe de bois.

Bois de construction, bois de chauffage.

L'emploi du premier s'est développé depuis 1913 de 1 à 15, le second de 1 à 8.

Recettes effectuées :

	1913.	fr.	124,488
	1917.		149,688
	1924.		106,575
	1927.		164,935
	1930.		489,084
prévu	1934.		382,700
—	1935.		365,000

Une nouvelle preuve de la dévaluation systématique des recettes de l'Etat.

RECETTES DIVERSES DES AUTRES SERVICES

Dans l'ensemble, les recettes ont été dévaluées, c'est-à-dire qu'elles n'ont pas été réajustées au cours de la transformation du franc-or en franc papier.

D'autre part la simple logique ne peut admettre qu'en 1932 et 1935 les recettes se seraient maintenues au niveau de celles effectuées en 1917.

CHAPITRE III.

Le problème des transports congolais.

Par ordre d'importance les transports dans la colonie peuvent se classer comme suit :

- 1^o Transport des produits exportés;
- 2^o Transport des produits importés;
- 3^o Transports locaux et interrégionaux.

D'après leur nature, les produits exportés se subdivisent comme suit :

- 1^o Cuivre, provenant du Katanga;
- 2^o Etain, provenant du Maniema;
- 3^o Noix palmistes de l'Equateur, du Kasai, de la Province Orientale et du bas Congo;
- 4^o Huile de palme provenant des mêmes régions;
- 5^o Copal de l'Equateur;
- 6^o Café de la province Orientale et du Kivu;
- 7^o Cacao du Mayumbe et du Haut fleuve;
- 8^o Produit de diverses cultures;
- 9^o Produits industriels et autres;
- 10^o Produits en transit.

Il y a lieu de noter que cette classification variera plus ou moins à l'avenir, notamment pour le café et l'étain qui sont en rapide progression, tandis que le copal et les oléagineux ont plutôt une tendance régressive.

Les produits importés comprennent tout matériel ou toutes marchandises nécessaires aux industries et à la population. Comme le démontrent les tableaux ci-annexés (1, 2, 3 et 4) les importations des dernières années, en quantités considérables, étaient destinées en grande partie à l'équipement de la colonie. Depuis lors, les importations sont tombées au niveau des besoins courants de la Colonie et peu à peu leur tonnage se stabilise.

Cette stabilisation progressive a provoqué une réduction de tonnage considérable pour les transporteurs congolais.

Qu'il s'agisse d'importation ou d'exportation, Matadi reste l'exutoire du mouvement commercial du Congo, comme le démontre le tableau ci-après :

An- nées	Importation totale	Importé par Boma	Par Matadi	Par Luali	Autres voies
1927	649,567 T.	27,492 T. = 4 p. c.	242,438 T. = 41 p. c.	—	55 p. c.
1930	712,286 T.	27,094 T. = 3 —	318,879 T. = 44 —	1,393 T. = 1/6 p. c.	52 5/6 —
1932	182,878 T.	15,961 T. = 9 —	151,838 T. = 83 —	762 T. = 1/3 —	7 2/3 —
1933	133,380 T.	12,320 T. = 18 p. c.	91,258 T. = 68 —	807 T. = 2/3 —	20 1/3 —

	Exportation totale	Par Boma	Par Matadi	Par Luali	Autres voies
1927	223,266 T.	19,969 T. = 9 p. c.	141,297 T. = 63 p. c.	—	28 p. c.
1930	340,317 T.	27,026 T. = 8 —	193,144 T. = 56 —	3,345 T. = 1 p. c. env.	35 —
1932	206,238 T.	21,615 T. = 10 —	150,798 T. = 73 —	2,216 T. = 1 p. c.	16 —
1933	269,064 T.	26,110 T. = 10 —	200,828 T. = 75 —	2,042 T. = 1 — env.	14 —

Le reste des marchandises importées et exportées passe par les voies de Kaseynis (lac Albert), d'Albertville (lac Tanganika), Sakania (B. C. K. sud Katanga) et Dilolo (Ouest-Katanga).

Les transporteurs ayant participé à ce mouvement d'entrée et de sortie par le Bas-Congo sont :

a) du tonnage débarqué ou embarqué à Boma, le chemin de fer du Mayumbe a transporté :

A l'importation.		A l'exportation.	
1927	sur 27,492 T. 11,747 T. = 42 p. c.	sur 19,969 T. 22,484 T. = incomplet.	
1930	27,094 T. 9,422 T. = 34 p. c.	27,026 T. 25,523 T. 94 p. c.	6 p. c. exp. de Boma.
1932	15,961 T. 6,552 T. = 41 p. c.	21,615 T. 23,207 T. 107 p. c.	7 p. c. rentré à Boma.
1933	12,320 T. 5,697 T. = 46 p. c.	26,110 T. 27,017 T. 103 p. c.	3 p. c. rentré à Boma

b) du tonnage débarqué ou embarqué à Matadi, le Chemin de fer Matadi-Léo a transporté :

A l'importation.		Trafic local.	
1927	155,906 sur 242,438 T. = 64 p. c. ou 24 p. c. du tonnage total	resté à Matadi	36 p. c
1930	259,822 sur 318,879 T. = 69 p. c. ou 31 p. c.	—	31 —
1932	154,464 sur 151,838 T. = 100 p. c. ou 84 p. c.	proven. locale	12 —
1933	77,385 sur 91,258 T. = 85 p. c. ou 84 p. c.	resté à Matadi	15 —

A l'exportation.			
1927	109,398 sur 141,297 T. = 70 p. c. ou 49 p. c. du tonnage total.	provenance locale	
1930	168,228 sur 193,144 T. = 87 p. c. ou 49 p. c.	—	30 p. c. traf. loc. 13 p. c. 118,888
1932	143,476 sur 150,798 T. = 95 p. c. ou 69 p. c.	—	5 p. c. 192.131
1933	202,101 sur 200,828 T. = 100 p. c. ou 75 p. c.	—	11 p. c. 81,354

Le port de Léopoldville est réceptionnaire et distributeur de tout produit exporté ou marchandise importée.

Faisons d'abord remarquer qu'à l'exportation comme à l'importation, la construction du chemin de fer Brazzaville-Pointe Noire enlèvera à celui de Matadi-Léo un trafic assez important avec l'Afrique équatoriale Française, dont l'importance s'exprime dans le tableau ci-après :

	Importation via l'A.E.F.	Exportation de l'A.E.F.
1927	15,054 T. ou 8 p. c. du trafic Matadi-Léo.	12,029 = 12 p. c.
1930	44,790 T. ou 23 — —	34,066 = 24 —
1932	12,652 T. ou 8 — —	13,101 = 9 —
1933	12,519 T. ou 16 — —	16,470 = 8 —

Le port de Léopoldville a évacué à la montée :

	Vers le Haut Fleuve.	Vers le Kasai.	Vers l'A.E.F.	Resté à Léo et parcours Matadi-Léo.
1927	41,554 T.	30,834 T.	15,054 T.	68,464 T.
1930	47,085 T.	47,567 T.	44,790 T.	32,657 T.
1932	27,897 T.	17,253 T.	12,652 T.	18,260 T.
1933	37,513 T.	16,078 T.	12,519 T.	749 T.

Le port de Léopoldville a évacué à la descente :

	Venant du Congo fleuve.	de l'A.E.F.
1927	122,210 T.	12,029 T. dont Matadi-Léo a transporté 81 p. c.
1930	151,421 T.	34,066 T. — 65 —
1932	148,958 T.	13,101 T. — 82 —
1933	183,309 T.	16,470 T. — 98 —

Les marchandises montées par le fleuve Congo s'éparpillent le long du parcours; une partie emprunte :

à Port Francqui, le chemin de fer Léokadi;

à Aketi, le vicinal de l'Uélé;

à Stanleyville, le chemin de fer des Grands-Lacs, et cela jusqu'au bout du rail, où la distribution se fait ensuite par transport sur route et aussi par portage.

Les produits à la descente prennent les mêmes voies de transport, jusqu'à leur embarquement le long du fleuve ou des affluents.

Le tableau ci-dessus donne la répartition approximative des produits à la montée et à la descente de et vers Léopoldville.

Ces quelques statistiques nous donnent un aperçu général de l'importance relative des voies de transport qui desservent le mouvement général de nos importations et exportations.

En plus de ce mouvement, il y a, comme nous le disions plus haut, un mouvement de transport local et régional qui, pour 1932, s'est élevé à environ : 1,200,000 tonnes, comprenant en grande partie des vivres du lieu de production vers les centres industriels et miniers.

* * *

Nous examinerons successivement les voies et moyens de chaque transporteur :

1^o par chemin de fer;

2^o par eau;

3^o par route.

Au cours de cet examen, nous aurons l'occasion de retrouver les tonnages partis de ou descendus vers Léo, ainsi que les transports locaux et interrégionaux.

De même nous aurons l'occasion de fixer quels sont les produits qui influencent le plus le mouvement général des transports de la Colonie.

* * *

Les transports par chemin de fer.

Lorsque feu M. le Ministre Renkin a exposé son programme de chemins de fer à la tribune de la Chambre (session 1913-14) il a dit :

« Un chemin de fer tel que la ligne de Matadi-Léo doit être un moyen de transport économique, permettant le développement de la Colonie et non un obstacle. »

« L'exploitation d'une ligne semblable d'intérêt général est incompatible avec l'existence d'actionnaires devant être rémunérés à un taux élevé entraînant fatalement le maintien de tarifs de transports prohibitifs. »

Nous sommes en 1935. Le chemin de fer Matadi-Léo est transformé; le programme des voies ferrées de 1913-1914 est réalisé. On a construit :

Ligne Port Francqui-Bukama;

Ligne Tenke-Dilolo;

Ligne Kambove-Bukama,

et on a construit les chemins de fer vicinaux qui n'étaient pas prévus dans ce programme.

On a construit aussi quelque 40,000 kilomètres de routes.

Tout alla à merveille aussi longtemps que les prix de vente des produits couvraient, tout en laissant une marge bénéficiaire, les frais des producteurs, des commerçants et des transporteurs.

Mais la crise est venue; les prix de réalisation des produits d'exportation ont subi des chutes considérables et cette situation compromet tout le système économique de la Colonie parce que les transporteurs ne peuvent ramener leurs prix à des niveaux suffisamment bas.

Le problème des transports se pose à nouveau au Congo, tel que l'envisageait l'honorable Ministre d'Etat en 1914.

« *Toute entreprise de transports aux colonies doit tirer son bénéfice, ou couvrir ses charges financières, par l'accroissement du trafic en lieu et place de l'élévation des tarifs; tout mouvement de hausse des tarifs conduit au ralentissement du trafic.* »

Le contraire se produit pour tout abaissement de tarif.

La question des tarifs domine donc tout le problème des transports au Congo; le coût des transports des produits coloniaux doit toujours être établi sur les prix les plus bas et les tarifs doivent se calculer uniquement sur les frais d'exploitation augmentés de la rémunération des capitaux investis et des amortissements qu'ils comportent.

Si l'on considère l'avenir de la Colonie et non l'intérêt de quelques-uns, aucune autre base de tarifs n'est admissible.

Pour que les transports puissent se faire économiquement et assurer en tout temps l'exportation de la production, l'État doit être le maître absolu des grandes voies de communication tant par fer que par eau; quant aux transports par routes il doit éviter tout monopole et laisser jouer la libre concurrence. *Ce n'est pas ce qui s'est pratiqué cette année encore et la commission ne peut pas s'y rallier.*

Votre rapport de 1934 a démontré l'inflation des dépenses dont le gouvernement a donné un exemple regrettable.

L'exploitation des chemins de fer n'a pas échappé à cette mégalomanie des dépenses sans compter.

C'est cependant sur ces bases forcées de prix de revient que les dégrèvements massifs ont été accordés, comme nous le verrons plus loin.

Examinons d'abord dans son ensemble la question des voies ferrées et des charges qui en résultent.

LE RÉSEAU FERRÉ DU CONGO.

Dans son ensemble l'exploitation de notre réseau ferroviaire ne réunit pas les caractéristiques nécessaires et indispensables pour obtenir le transport à bas prix de notre production.

Examinons la situation en 1932.

Le réseau exploité s'étendait sur 4.354 kilomètres environ.

Le montant des capitaux investis s'élevait à :

3,856,000,000 de francs avec une charge financière d'environ 224,900,000 francs

Si nous comptons 3 p. c. par an, pour les amortissements du capital (environ

50 ans) et le renouvellement du matériel au fur et à mesure de son usure, ce qui est loin d'être excessif, la charge annuelle est de l'ordre de 115,680,000 fr.

La charge annuelle par kilomètre de voie exploité est de :

Intérêts . . fr.	51,658
Amortissement et renouvellement . . .	26,555
Total.	78,213

Au cours de l'exercice 1932, le réseau ferroviaire a transporté environ : 1,590,000 tonnes.

dont 27 p. c. d'importation et exportations, 73 p. c. de transports locaux et interrégionaux.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à environ : 145,000,000 de francs. soit une moyenne de 33.302 par kilomètre exploité.

Les frais généraux d'Europe et d'Afrique ont absorbé à peu près : 17 millions 500,000 francs, ou moyenne de 4,019 francs par kilomètre exploité.

Ce qui donne au total une charge moyenne de 115,534 francs par kilomètre exploité, ou 503,080,000 francs pour l'exploitation de tout le réseau de 4,354 kilomètres.

Le commerce général qui passe presque totalement par le réseau ferroviaire avait en 1932 une valeur de 1,273,070,310 francs.

En attribuant une valeur de 500 francs par tonne aux produits locaux et interrégionaux transportés par chemin de fer, la valeur totale des tonnes ainsi transportées s'est élevée à environ : 1,853,420,310 francs et la charge des transports était de 503,080,000 ou 27 p. c. de la valeur transportée.

Il en résulte que la valeur moyenne de la tonne transportée étant de 1,165 fr. le transport ferré charge cette valeur de 314,55 fr. Il est à noter comme nous le verrons plus loin, que la grande partie de ces 1,590,000 tonnes subissent en outre des frais de transport par eau, par route et par portage.

L'ensemble des recettes s'élève, pour 1932, à environ : 206,500,000 francs somme qui dépasse les dépenses d'exploitation de 42 p. c. (145,000,000 fr.) alors que les dépenses et charges réunies totalisent 243 p. c. des recettes.

Les recettes se décomposent :

- 82 p. c. en moyenne (marchandises et produits);
- 9 p. c. — (voyageurs);
- 9 p. c. — (recettes diverses).

Les dépenses d'exploitation se rapportent donc essentiellement aux transports des marchandises et produits.

D'après cet exposé général et sommaire nous constatons en ordre principal que la tonne transportée est chargée de (non compris les frais généraux) :

Charge financière	$\frac{224,900,000}{1,590,000}$	= 139 francs.
Charge-amortissement et renouvellement	$\frac{115,680,000}{1,590,000}$	= 72 francs.
Charge d'exploitation	$\frac{145,000,000}{1,590,000}$	= 91 francs.

Tenant compte du parcours moyen effectué par tonne, la tonne kilométrique, 320,000,000 en chiffres ronds, revient à environ :

Charge financière.	fr.	0.70
Charge amortissement		0.37
Charge exploitation		0.46

et la recette moyenne par T. K. s'élève à 0.65 fr. environ pour marchandises en général et les prix de vente de nos principaux produits d'exportation étaient en 1932 :

Palmistes	fr.	1.03 le kilo
Coton		4.73 —
Huile de palme		1.33 —
Copal		1.50 —
Maïs		0.93 —
Sésame		0.55 —
Caoutchouc		2.10 —

C'est donc une hérésie commerciale que de vouloir transporter dans ces conditions les produits qui constituent la masse de nos exportations; a fortiori de songer à tenir une place honorable sur les marchés internationaux. Il en résulte que la seule solution rationnelle est d'avoir des tarifs tels qu'à toute époque de prospérité ou de crise, les transports soient assurés aux prix les plus bas, laissant au commerce et à l'industrie les avantages ou les inconvénients des fluctuations de prix.

CHEMIN DE FER MATADI-LÉO.

C'est la voie la plus importante du Congo, car elle est et restera le grand couloir de nos importations et exportations.

Lorsque, en 1920, on nous a exposé l'impérieuse nécessité de transformer cette ligne ferrée, on estimait que sur la ligne transformée, le transport de la T. K., calculé sur la base d'un trafic annuel de 90,000 tonnes seulement, coûterait 35 p. c. de moins que sur l'ancienne ligne desservant un trafic de 250,000 tonnes.

La tonne kilométrique coûterait :

Valeur non-stabilisée	1918-1919	0.319 fr.	pour un trafic de	79,501 T.
—	1920-1921	0.419 fr.	—	129,711 T.
—	1922-1923	0.332 fr.	—	167,904 T.
—	1925-1926	0.568 fr.	—	313,888 T.
Valeur stabilisée	1927-1928	0.993 fr.	—	409,597 T.
—	1929-1930	0.784 fr.	—	506,938 T.
—	1930-1931 (1)	0.786 fr.	—	507,095 T.
—	1931-1932 (2)	0.975 fr.	—	490,071 T.
—	1933 (3)	0.832 fr.	—	360,821 T.

Actuellement quelle est la situation ? Négligeant le facteur traction voyageurs et ne considérant que le tonnage marchandises par rapport aux dépenses d'exploitation, nous avons résumé dans le tableau ci-après les caractères comparatifs de la fonction économique de cette voie ferrée avant et après la transformation :

	Dépenses d'exploitation	Tonnes kilométriques	Coût de la T. K.
1927	87,669,800 44	103,724,740	0.84
1930	86,471,295 33	150,501,144	0.57
1932	63,012,022 11	116,619,027	0.54
1933	33,872,898 00	100,103,800	0.33

On peut donc affirmer que, si les dépenses d'exploitation de 1927 représentaient réellement le minimum nécessaire, sans aucune inflation, ni gaspillage, la transformation a donné ce qu'on en attendait.

Cependant, et c'est là le nœud vital de la question, le gain réalisé sur la transformation au point de vue « transport » est plus qu'absorbé par les charges financières qui dépassent les 50,000,000 de francs soit :

par T. K. pour 1932 fr. $0.42 + 0.54 = 0.96$ contre 0.993 en 1927;
 — 1933 fr. $0.50 + 0.33 = 0.83$ contre 0.784 en 1930.

La longueur exploitée est de 399 1/2 kilomètres.

Examinons l'exploitation en 1932 :

Le capital investi s'élève à : fr. 984,004,987-34 soit par kilomètre exploité : 2,464,092 francs dont fr. 1,525,194-94 par kilomètre transformé;

La charge financière pour 1932 s'est élevée à : fr. 50,666,628-53 soit par kilomètre exploité : 126,870 francs.

Ajoutons ici que le capital investi ne comprend pas une dépense de fr. 19,068,707-38 que la Colonie a payée au chemin de fer pour la reprise du rail intermédiaire de la nouvelle ligne, ce qui représente une dépense supplémentaire de : 4,773 francs par kilomètre exploité.

(1) et (2) ligne partiellement transformée.

(3) ligne transformée.

La Colonie est garante des charges financières pour une somme de : 35 millions soit 69 p. c. de la charge financière de cette entreprise de transport.

Cette garantie a joué du 15 janvier 1932 au 30 juin 1933, pour un montant total de fr. 51,196,880-11.

D'autre part la Colonie a accordé au chemin de fer des subsides de dégrèvement massif sur tarifs de transport de 1932 à 1933 pour un montant global de fr. 6,540,578-20.

Tant pour les dégrèvements que pour la garantie nous ignorons ce que la Colonie a payé depuis 1933.

La Colonie a pris le chemin de fer pour son entrepreneur et lui a confié de 1913 à 1933 des travaux pour environ fr. 129,336,406-38 stabilisés, plus une somme de fr. 21,677,509-19 intérêts et frais divers.

Ces divers travaux se rapportent notamment :

aux murs de quai de Matadi et Ango-Ango, fr. 110,725,062-86;
passerelles sur diverses rivières, ponceaux, lignes téléphoniques, etc.

Enfin la Colonie, de 1919 à 1933, a payé au chemin de fer une somme de : fr. 47,157,577-77 dont une partie en francs non stabilisés pour frais de transports, mutations et fournitures diverses.

Rappelons d'autre part la somme de 56,000,000 de francs engloutie à Ango-Ango supplémentairement au fr. 110,725,662-86 précités.

Devant la situation actuelle trois questions se posent :

1° Le chemin de fer transformé peut-il devenir l'engin économique nécessaire pour transporter à des tarifs bas et stables les produits pauvres de la Colonie?

2° La voie transformée est-elle exploitée d'une façon suffisamment économique pour remplir la fonction que lui impose son rôle d'exutoire de la grande majorité de nos produits coloniaux?

3° Quelles sont les mesures à prendre pour amener à la Colonie le transport de ses importations et exportations aux prix les plus bas sans aucun souci de la valeur des produits transportés.

* * *

La réponse à chacune de ces trois questions exigerait une étude approfondie.

Nous avons la conviction que les conclusions de pareille étude seraient de nature à faire ressortir clairement que la forme même de la Société exploitante, le bénéfice de la garantie d'intérêt autant que les conditions géographiques de superficies et de distances de son hinterland s'opposent, dans les conditions actuelles, à faire de ce chemin de fer le régulateur économique des activités commerciales de la Colonie.

Afin de permettre la comparaison entre les caractéristiques d'exploitation des différents chemins de fer de la colonie, nous publions le tableau ci-après qui résume l'étude comparative des données mises en parallèle :

CARACTÉRISTIQUES DE

1932	Matadi-Léo.	Leokadi Dilolo.
Longueur exploitée	399 1/2	1645
— — par eau	—	—
Capital investi	984,004,987 34	1,326,000,000
Charges financières	50,666,628 55	75,000,000
Part. garantie par Colonie	35,000,000 »	37,500,000
Charge financière par kilomètre	126,870	45,592
Récupération. — Dégrevements massifs	4,417,930 50	néant.
Charge financière par T. K.	0.43	1.25
Dépenses d'exploitation, y compris frais généraux.	63,012,022 13	26,244,573
Idem, par kilomètre	157,727	14,579
Dépenses par T. K.	0.54	0.42
Recettes d'exploitation	87,858,368 53	27,587,602
Recette par kilomètre	219,948	13,787
Recette par T. K.	0.75	0.38
Frais génér. Europe par kilomètre	4,901	407
Idem, en Afrique.	compris exploit.	1,115
Tonnage	490,071	103,528
Tonnes kilomètres	116,619,027	47,241,553
Parcours moyen de la T. K.	234 kilom.	547 kilom.

NOS VOIES FERRÉES.

Katanga.	Grands Lacs.	Vicicongo.	Mayumbe.
861	763	466	140
—	1870	—	—
765,484,209	454,740,695 dont une partie en or.	213,934,120	76,500,000
—	18,938,660	12,836,047	4,590,000
5,930,400	18,938,660	2,776,350	4,590,000
—	24,821	27,545	32,785
néant.	1,978,880 70	4,832,602 80	240,813 71 (solde)
—	1.20	2.47	1.52
39,375,781	21,059,987 44	7,158,916 61	4,528,616
45.732	27,575	15,352	32,348
0.45	1.41	1.53	1.50
49,512,655	24,362,239 34	10,910,694 38	4,528,616
59,828	31,929	23,413	32,348
0.56	1.55	2.33	1.50
1,051	2,906	393	—
2,530	4,129	—	4,581
888,778	41,058	20,617	29,759
87,367,436	15,667,298	4,672,305	3,012,979
98 kilom.	381 kilom.	226 kilom.	101 kilom.
<i>Note.</i> — Il y a plus de 250,000,000 d'amortis et nous n'avons pu fixer la charge financière.	<i>Note.</i> — Il serait désirable de voir à l'avenir la Com- pagnie des Grands Lacs publier des comptes : 1 ^o exploit. par fer; 2 ^o exploit. par eau.		

CHEMIN DE FER DU KATANGA.

Cette voie ferrée assure l'importation et l'exportation des produits par le Sud. Le trafic s'y réduit de plus en plus tout étant mis en œuvre pour importer et exporter par la grande voie nationale Matadi-Léo, dont l'importance du trafic se répercute nécessairement sur tous les autres chemins de fer.

Capital investi fr. 765,484,209-57 dont fr. 249,904,747-60 amortis.

Années	Dépenses d'exploitation (1)	Tonnes kilométriques	Coût à la T. K.
1927	138,212,754 07	364,008,810	0.38
1930	142,594,755 00	336,414,812	0.43
1932	36,291,658 70	87,367,436	0.43
1933	24,417,027 00	54,109,299	0.41

Il serait normal, pour un chemin de fer bien exploité, que le coût de la tonne kilométrique augmente lorsque le tonnage kilométrique diminue.

Cette voie ferrée transporte essentiellement des minerais, du charbon, du coke, et du fondant pour l'Union Minière. Son trafic principal consiste en :

	March. div.	Charbons	Min. et fond.	Cuiv. cob.	Animaux	Km. expl.
1927 Parc. moyen	390,961 T. 200 Km.	319,224 T. 263 Km.	1,796,477 T. 81 Km.	88,467 T. 300 Km.	48,629 T. 157 Km.	802
1930 Parc. moyen	571,241 T. 101 Km.	283,922 T. 336 Km.	1,741,796 T. 64 Km.	155,868 T. 322 Km.	47,414 T. 194 Km.	861
1932 Parc. moyen	77,701 T. 178 Km.	55,013 T. 298 Km.	559,987 T. 47 Km.	62,479 T. 302 Km.	9,390 T. 183 Km.	861
1933 Parc. moyen	40,468 T. 168 Km.	20,230 T. 253 Km.	361,463 T. 40 Km.	70,900 T. 334 Km.	5,793 T. 253 Km.	861

Ce chemin de fer a nettement un caractère d'intérêt local : ses principaux trafics restent localisés sur un parcours de 861 kilomètres.

Les marchandises diverses comprennent en majeure partie des vivres venant du Lomami, du Bas-Congo et de la Province Orientale, pour les besoins des populations groupées autour des industries minières et autres.

(1) Le trafic voyageurs représente environ 30, frais généraux d'Europe non compris.

La garantie du Gouvernement comprend les amortissements plus 6 p. c. d'intérêt sur un capital de 100,000,000 de francs; mais cette garantie n'a jamais joué.

Les bénéfices d'exploitation de 1915 à 1932 s'élèvent à fr. 265,115,385-50 aucun exercice autre que celui de 1914, n'a clôturé en perte.

Les recettes effectuées par T.K., couvrant toutes les dépenses sont respectivement :

	Katanga		Matadi-Léo
	—		—
1927. . .	0.48	contre	0.993
1930. . .	0.55	—	0.786
1932. . .	0.56	—	0.975
1933. . .	0.53	—	0.832
Bénéfice de 10,156,874-32		—	perte de 19,963,351.

Les tarifs furent successivement par catégorie :

	March. div.	Charbons	Min. et fond.	Cuiv. cob.	Animaux	Matadi Léo moy.
1929	0.148	0.067	0.046	0.075	0.101	0.3194
1927	0.57	0.38	0.32	0.70	0.374	0.993
1930	0.81	0.34	0.33	0.65	0.476	0.786
1932	0.69	0.328	0.39	0.498	0.414	0.975
1933	0.76	0.42	0.43	0.398	0.285	0.832

La comparaison de ces tarifs fait ressortir l'économie et la bonne gestion du chemin de fer du Katanga : elle démontre l'excellence des méthodes appliquées par cette Société. Il serait difficile de faire mieux.

CHEMIN DE FER LÉOKADI-TENKE-DILOLO.

Cette voie assure l'évacuation des produits du Congo-Kasaï et les importations par le Bas-Congo vers le Katanga, d'où elle ramène les minerais pour l'exportation via le Bas-Congo.

Son importance est très grande dans l'économie congolaise.

Cependant, la branche Tenke-Dilolo est arrivée trop tôt, car tout trafic passant par là, porte préjudice à notre voie nationale.

Capital investi : fr. 1,305,093,614-56.

Garantie de la Colonie 7 p. c. sur les actions privilégiées, cette garantie s'élève annuellement à 37,500,000 francs.

	Dépenses d'exploitation, frais généraux d'Europe non compris	T. K.	Coût moyen par T. K.
1927	En construction	—	—
1930	37,225,095 97	97,908,154	0.38
1932	23,982,866 00	47,241,553	0.51
1933	22,570,532 38	59,643,747	0.37

Son trafic comprend en ordre principal :

	March. gén.	Cuivre et miner.	Divers	Km. exploités
1930 Parcours moyen	34,630 T. 644 Km.	41,959 T. 1,823 Km.	10,790 T. 512 Km.	1,123
1932 Parcours moyen	24,945 T. 529 Km.	42,363 T. 650 Km.	4,750 T. 568 Km.	1,645
1933 Parcours moyen	15,104 T. 448 Km.	52,197 T. 849 Km.	11,678 T. 509 Km.	1,645

Son parcours moyen augmente dès que le tonnage de cuivre exporté vers Dilolo augmente.

Le caractère de l'axe principal Port Francqui Bukama est nettement inter-régional.

Tableau des tarifs moyens.

	Léokadi	Katanga	Matadi-Léo
1927	—	0.48	0.993
1930	0.61	0.55	0.786
1932	0.58	0.56	0.975
1933	(1) 0.38	(2) 0.53	(3) 0.832

Comme le chemin de fer du Katanga, le Léokadi est bien exploité; la comparaison des trois lignes entre elles fait ressortir combien l'exploitation de la ligne Matadi-Léo laisse à désirer.

(1) Perte de 37,404,556 garantie.

(2) Bénéfice de 10,156,874-32.

(3) Perte de 19,963,351 garantie.

CHEMIN DE FER DES GRANDS LACS

Ce chemin de fer en trois tronçons, reliés par deux biefs navigables, comporte un parcours de 763 kilomètres de voies ferrées et 1,855 kilomètres de voie fluviales exploités par la Compagnie.

Les comptes consultés ne fournissent aucune distinction entre l'exploitation ferroviaire et l'exploitation fluviale, bien que, dans l'ordre normal des choses, le coût de cette dernière atteint à peine le tiers de la première.

L'exploitation de cette voie mixte est déficitaire depuis les débuts, à l'exception des années 1927 et 1928 qui laissèrent un léger boni, s'élevant au total de fr. 1,350,302-46 et de l'exercice 1930 qui inscrit un boni de fr. 8,373,629-91 dû uniquement à la recette extraordinaire de 10,643,119 francs au titre de dommages de guerre.

Mais chaque année, depuis que le chemin de fer existe, la garantie donnée par le Gouvernement a joué. A fin 1932, les sommes payées de ce chef s'élèvent à fr. 134,086,500-18, dont une partie en francs stabilisés, cette somme s'élève à environ 290,000,000 de francs (papier).

Votre rapport de l'an dernier a fait l'historique de cette Société et démontré, chiffres à l'appui, comment par la création d'une filiale « La Minière des Grands Lacs » elle a cédé à cette dernière de vastes concessions minières dont les revenus auraient dû servir à amortir son capital et venir en déduction des nombreux millions que l'État lui a versés annuellement au titre de garantie d'intérêt.

Nous croyons inutile de revenir sur cette question malgré l'influence de cette opération sur les bilans successifs de la compagnie de Chemin de fer.

COMPARAISON DES ÉLÉMENTS DE TRANSPORT.

Frais généraux d'Europe.

En réponse aux questions posées par la Commission du Sénat en 1934, au sujet de l'importance du trafic de la compagnie des Grands Lacs en 1932, les statistiques publiées par le Ministère des Colonies, indiquent 69,785 T. sans tonnage kilométrique; le rapport du Gouverneur Général de 1932 porte : 28,904,523 T.Km. sans donner le tonnage, tandis que la Compagnie des Grands Lacs fournit les données suivantes :

Tonnes transportées : 41,058; tonnes kilométriques : 15,667,298.

Une preuve entre cent de l'extrême difficulté d'obtenir des renseignements précis et concordants.

Le Gouvernement lui-même a équipé tous les ports desservis par cette Compagnie; les biefs sont armés et équipés comme le reste avec un luxe de dépenses peu justifié. Et pourtant on connaissait l'évolution lente de cette voie de transports, qui aurait dû imposer une stricte économie tant sous le rapport de l'équipement que sous celui de l'exploitation qui se trouve de ce fait grevée du coût très élevé de première installation.

A la fin de 1933 les réserves et amortissements s'élèvent à fr. 195,135,275-78 tandis qu'à la même date la Colonie a versé au titre de garantie d'intérêt et d'amortissement fr. 134,086,500-18.

CHEMINS DE FER VICINAUX.

A la fin de 1933, le capital investi était de fr. 289,060,872-83 et le réseau exploité de 519 kilomètres.

Les produits d'exportation ci-après, transportés par Vicicongo, ont payé comme tarif moyen à la tonne kilométrique :

	1927	1930	1931	1932	1930 Valeur de la tonne transp.	1932 Valeur à la frontière de la tonne transp.
Coton	—	—	—	—	—	4,730
Palmiste . . .	—	—	—	—	1,500	1,030
Paddy	—	—	—	—	—	—
Huile palme . .	2.25 F.	2.65 F.	2.14 F.	1.93 F.	3,000	1,330
Sésame	—	—	—	1,200	1,200	980
Arachide . . .	—	—	—	—	—	—
Café	—	—	—	—	—	—

Chacun de ces produits a été transporté par Vicicongo sur les distances ci-après :

	1927	1930	1931	1932
Distances moyennes . . .	51 Km.	77 Km.	124 Km.	136 Km.
Coût par tonne	114.75	204.05	265.36	262.48
Pour cent en produits pauvres	—	14 p. c.	20 p. c.	26 p. c. de leur valeur
Pour cent en produits riches.	—	1.7 p. c.	3.7 p. c.	5 p. c. »

Tous ces produits devaient encore supporter les frais de transport.

De Vicicongo à Léopoldville : 1780 kilomètres par eau;

Léo à Matadi : 399,5 kilomètres par chemin de fer;

Matadi à Anvers : 7,000 kilomètres par mer.

Et il s'agit de produits pauvres.

Malgré ces tarifs élevés la Colonie a dû intervenir :

dans la charge financière dans les dégrèvements
massifs.

1930.	. . fr.	107,686 93	—
1931.	. . .	3,062,119 65	3,025,291 93 rail et
1932.	. . .	2,237,728 72	4,832,602 80 route.
1933.	. . .	903,680 00	447,121 07

Vicicongo exploite le réseau routier, drainant les produits vers le chemin de fer et distribuant les marchandises amenées par lui. Cette exploitation accuse le tonnage et les dépenses et recettes ci-après :

long. réseau exploité.		Dépenses.	Recettes.	Tonnes Km.	Tonnes chargées.
—	1927	—	—	2,106,006 T.K.	—
—	1930	13,979,661.86	16,378,614.48	2,917,799 T.K.	—
2,500	1931	15,389,196.35	13,260,415.49	2,914,414 T.K.	18,300 T.
5,000	1932	14,075,082 27	9,445,527.19	3,161,446 T.K.	20,515 T.
9,500	1933	14,689,473.84	(1)	3,951,766 T.K.	27,323 T.

Les marchandises importées, les produits exportés par Vicicongo, subissent la manutention au port d'Aketi exploité par Vicicongo.

Port d'Aketi.

	Dépenses.	Recettes.	Tonnes importées et exportées, non compris le matériel pour Vicicongo.
1930	801,910.15	1,003,348.31	—
1931	784,849.60	730,883.65	11,765 T.
1932	832,978.11	858,225.74	10,220 T.
1933	(2)	890,328.90	11,663 T.

	Coût par tonne.	Recette par tonne.
1930	—	—
1931	67.13 par T.	62.12 par T.
1932	81.48 —	83.09 —
1933	—	76.80 —

(1) Les bilans antérieurs faisaient connaître les recettes séparément par fer et par route. (Voir question posée au Ministre.)

(2) Confondues avec les autres dépenses pour 1933.

Dans le rapport de leur Société sur l'exercice 1933, Vicicongo se plaint de la concurrence illégale qui lui est faite sur le réseau routier : « La concurrence, qui n'est soumise à aucune obligation, nous abandonne ses chargements à tarifs réduits, mais par contre, nous ravit des marchandises chères, qui pourraient être transportées à un *tarif normal* et nous laisseraient un profit compensant en partie les sacrifices que nous faisons pour soutenir l'économie générale des régions que nous desservons ». On est en droit de se demander quels tarifs appliqueraient les Vicicongo s'il n'y avait pas la concurrence.

D'ailleurs elle monopolise de plus en plus en absorbant ses concurrents. Parlant de l'exploitation du réseau de la Province de Stanleyville, le Gouverneur général dans son rapport de 1933 dit :

« *Tous les transports officiels sur routes sont confiés à Vicicongo. Les autres transporteurs sont les mines pour leurs propres besoins. Les transporteurs privés, lesquels acheminent vers les factoreries le plus fort tonnage des produits japonais.* »

» Enfin la Shun qui transporte à grande distance pour les mines et a déclaré 1,975,956 kilomètres. »

Les Vicicongo exploitent 9,252 kilomètres de routes sur 12,247 kilomètres de toute la province de Stanleyville, soit 75 p. c.

Vicicongo est le transporteur officiel d'un réseau de 4,626 kilomètres.

Tous les chiffres fournis démontrent que ce n'est pas avec cette façon d'exploiter qu'on développera la situation économique des régions desservies par Vicicongo qui en a le monopole de fait.

Dans une note en réponse au rapport de la Commission des Colonies du Sénat de 1934; Vicicongo s'explique comme suit :

« C'est à la demande du Département des Colonies que les tarifs ont été réduits à un *taux très bas*.

» Quant aux dégrèvements massifs imposés par la Colonie ils obligent les Vicinaux à transporter des produits et plus spécialement les cotons, à *des tarifs nettement inférieurs aux prix de revient*. »

Voilà ces tarifs très bas et inférieurs aux prix de revient : 1931, fr. 2-14 la T. K. 1932, fr. 1-93 la T.K.

CHEMIN DE FER DU KIVU.

Pour mémoire.

CHEMIN DE FER DU MAYUMBE.

Transformé en régie comprenant un comité de direction qui fera partie de la nouvelle combinaison pour l'exploitation des transports de la Colonie.

	Dépenses.	Recettes.	Tonnes.	Tonnes Km.
1929	—	8,065,634.55	35,398 T.	3,164,186 T. K.
1930	6,166,307.52	6,795,426.21	35,061 T.	3,109,197 T. K.
1931	5,546,903.39	3,999,638.80	29,416 T.	2,786,258 T. K.
1932	4,946,309.17	5,705,711.05	29,759 T.	3,012,979 T. K.
1933	4,427,509.28	5,083,918.83	32,764 T.	2,989,704 T. K.

	Par unité tonne.		Locomotives.	Wagons.
1929	fr. 1.45	1.70	—	—
1930	1.38	1.52	24 à 25 T.	153
1931	1.59	2.30	id.	153
1932	—	—	id.	153
1933	—	—	—	—

La régie exploite également le port de Boma.

La manutention en 1933 a été de 27,546 T.

1933	Boma	recette par tonne fr.	20.42
		dépensé	— — 15.53
1933	Manucongo	recette	— — 43.81
		dépensé	— — 34.95
1933	Aketi	recette	— — 76.34
		dépensé	— — —

Le Gouvernement a fait le capital de ce chemin de fer et en supporte de fait toutes les pertes.

Les dégrèvements massifs payés par le Gouvernement s'élèvent à :

1932.		fr.	2,420,813 71
1933.			1,997,613 02

* * *

Le rapporteur-comptable de la régie du Mayumbe attribue la régression du tonnage des produits à la descente, notamment des palmistes au fait que le prix d'achat payé aux indigènes est tombé de fr. 0-75 en 1931 à fr. 0-25 en 1933. soit 250 francs la tonne, la valeur à la frontière était de 1,030 francs.

CONCLUSION.

La Commission des Colonies du Sénat s'est, au cours de la discussion du présent rapport, plus spécialement attachée à l'étude de deux problèmes précis d'ordre primordial : la normalité des recettes et des dépenses budgétaires et la politique des transports.

Il est indéniable, en effet, que la solution de ces deux problèmes emprunte aux circonstances actuelles un caractère d'urgence impérative, parce que les erreurs du passé qui s'y sont accumulées risquent de compromettre le rétablissement de l'équilibre budgétaire et, par répercussion, la reprise économique de la Colonie.

L'étude comparative critique des recettes et des dépenses démontre de la façon la plus claire que, durant la période de prospérité factice qui a suivi

la guerre, la Colonie, devant l'afflux des capitaux d'Europe — 1,792,000,000 en 1929, — a considéré ses revenus propres comme chose momentanément négligeable. Est-il dès lors étonnant que l'effort de tous ceux qui, à un titre quelconque, exerçaient leur activité au Congo se soit porté du côté de la colonne « dépenses », le mirage du Pactole les délivrant du souci de veiller à la contrepartie de toute bonne gestion budgétaire : les recettes normales.

Quand la crise économique est venue et que la chute verticale des importations de capitaux (96,000,000 en 1932) a rompu le charme, le budget des voies et moyens, dégonflé de toutes les traites tirées sur l'avenir et prématurément escomptées, a révélé assez brusquement un déséquilibre tel que, tout naturellement, l'attention et l'effort durent bien changer de camp et se porter de toute urgence sur la colonne « recettes ». Malheureusement on s'est aperçu trop tard que les actes anti-économiques ne se font jamais impunément et que dépenser sans compter, au-delà de ses moyens normaux, est une grossière erreur, aussi préjudiciable à la collectivité qu'aux particuliers.

Aussi, lorsque l'attention fut portée sur les recettes ordinaires, on s'aperçut que les unes n'existaient quasi plus qu'à l'état théorique, tandis que les autres, qui auraient dû, en plus de leur stabilité, accuser rationnellement une courbe ascendante, avaient pris le chemin d'une inquiétante régression.

Quelle solution préconiser? La réponse est élémentaire au point qu'on ose à peine la formuler sous peine d'énoncer un truisme. Et pourtant la vérité est là : il faut que l'Etat, reconnaissant les errements économiques qui ont, dans le passé, désaxé l'équilibre budgétaire, diminue son train de vie, dans des proportions plus efficaces que ce qui a été réalisé jusqu'à ce jour : *et cela sous le régime de la dévaluation tout comme sous n'importe quelle autre formule*, qu'il porte tout son effort sur l'augmentation et la stabilisation de ses recettes, auxquelles il doit strictement proportionner ses dépenses.

Dans cet ordre d'idées, toutes les mesures, qui auraient pu et qui auraient dû être prises, l'ont-elles été en fonction d'un plan financier mûrement étudié et réfléchi?

Nous ne croyons pas pouvoir répondre par l'affirmative : on a effleuré bien des projets, ébauché bien des réformes; mais rien n'a été poursuivi en profondeur, nulle refonte organique n'a été poussée suffisamment loin pour opérer le redressement tant attendu.

Nous restons enlisés dans la série des budgets chroniquement déficitaires et aux prévisions fluctuantes parce que, pour le plus grand nombre, hypothétiques. Il en découle naturellement un régime d'incertitude et d'improvisation.

Il semble pourtant, que le Gouvernement Colonial vient d'esquisser l'ébauche d'une mesure fiscale de nature à majorer le rendement immédiat des recettes, par l'augmentation des droits de sortie de certains produits.

Mais, à peine appliquée, la décision provoque des protestations quasi-unanimes des intéressés, sous prétexte que la mesure serait anti-économique.

La Commission ne peut partager cette manière de voir.

Une seule chose est irréductiblement anti-économique au double point de vue de la technique du budget et de la pratique des affaires, c'est le fait d'un état conditionnant l'équilibre de son budget en fonction du déséquilibre économique.

Comment, en premier lieu, justifier du point de vue économique, la garantie d'intérêt accordée par l'Etat à des Sociétés privées sans clauses de récupération possible; comment justifier le service durant des années, de ces intérêts,

pendant que les bénéficiaires réalisaient d'importants profits, pratiquaient de sérieux amortissements et se constituaient de notables réserves et un important portefeuille?

D'autre part, est-il admissible qu'afin d'activer la circulation des produits et de stimuler le commerce d'exportation, le Gouvernement de la Colonie impose aux Sociétés de transport des dégrèvements massifs, dont en fin de compte, il supporte les frais; dégrèvements qui eurent peut-être dans le domaine des affaires des répercussions favorables, mais qui sont totalement indéfendables du point de vue budgétaire?

Est-il admissible d'octroyer à quelques privilégiés des monopoles de droit ou de fait qui vinculent la liberté du commerce en faussant le jeu de la libre concurrence des prix?

On aurait pu croire que le Gouvernement, ayant compris ce que lui avait coûté dans le passé l'octroi de ces monopoles injustifiés, se serait bien gardé de récidiver : il n'en est rien, hélas !

L'octroi d'un nouveau monopole des transports automobiles définitivement accompli entre 1928 et 1934, vient de prouver que l'expérience ne lui a rien appris. La Commission le regrette, le condamne et ne désire en rien s'associer à cette mesure dangereuse qu'elle réprouve sans ménagement.

Ce qui est au plus haut point anti-économique c'est de prendre comme entrepreneur de travaux publics, une société de transport, dont le rôle se borne à celui d'intermédiaire qui s'empresse de passer l'affaire à des sous-traitants, moyennant les profitables contrats qui se devinent aisément, tout comme si l'Etat lui-même ne pouvait traiter directement avec les entrepreneurs et épargner de ce fait les plantureux bénéfices réalisés par les intermédiaires.

Ne l'oublions pas, c'est à la faveur de pareils errements que des fautes ont pu être commises dont la gravité s'impose de plus en plus à l'évidence : les ports d'Ango-Ango et de Matadi, le mur de quai de Coquilhatville et bien d'autres entreprises encore, nous ont valu une expérience acquise au prix de plus d'une leçon sévère, mais méritée.

Ce qui est anti-économique ce sont ces concessions immenses de terrains octroyées à des groupes de financiers qui, contrairement à tous engagements, n'en exploitent qu'une infime partie privant ainsi l'Etat de revenus qu'il est en droit d'escompter.

En résumé ce qui est anti-économique, ce sont les prodigalités de l'Etat faites dans tous les domaines avec des milliards qu'il ne possède pas.

Nous pourrions allonger encore la liste des mesures anti-économiques; disons une dernière fois qu'elles doivent toutes être supprimées résolûment et reconnaissons d'autre part que l'Etat est dans son rôle quand il s'efforce, à l'exemple de tous les pays colonisateurs, par des mesures fiscales appropriées, d'augmenter et de stabiliser ses recettes en vue d'équilibrer son budget.

Désireuse de voir appliquer les règles d'une sage gestion, la Commission ne peut assez insister pour qu'aucune mesure fiscale ne soit improvisée ou prise arbitrairement.

Toute réglementation nouvelle devrait désormais être conforme aux grandes lignes d'un plan financier mûrement réfléchi et étudié au sein d'un organisme compétent, tel un Conseil Supérieur des Colonies, qui mettrait au premier plan de ses préoccupations le souci d'éviter toute mesure fiscale importune ou vexatoire et surtout, *celui d'écarter délibérément toute mesure qui pourrait handicaper nos nationaux au profit de l'Etranger.*

La chose ainsi énoncée serait-elle donc si difficile à réaliser ? Voyons ce qui se passe dans d'autres colonies et comment les chiffres traduisent leur souci dominant : l'équilibre de leur budget ?

COLONIES	EXERCICE	RECETTES	DÉPENSES	Observations
Kenya	{ 1932 1933	£ 3,010,214 £ 3,121,496	£ 3,119,723 £ 3,168,035	Y compris recettes et dépenses des chemins de fer.
Tanganyika Territory . .	{ 1933 1934	£ 1,564,538 £ 1,672,320	£ 1,655,193 £ 1,672,073	
Uganda	{ 1932 1933	£ 1,402,527 £ 1,350,070	£ 1,332,751 £ 1,275,593	
Rhodésie du Sud . . .	1933-1934	£ 2,465,380	£ 2,858,442	
Rhodésie du Nord . . .	1933	£ 718,283	£ 778,879	
Nigérie	{ 1932-1933 1933-1934	£ 4,984,505 £ 4,887,182	£ 4,983,739 £ 5,035,562	
Sierra-Leone.	{ 1932 1933	£ 872,469 £ 656,529	£ 831,921 £ 691,686	
Gold Coast	{ 1932-1933 1933-1934	£ 3,441,450 £ 3,627,200	£ 3,444,146 £ 3,255,371	
Soudan anglo-égyptien .	{ 1932 1933	£.E. 3,853,798 £.E. 3,631,552	£.E. 3,853,798 £.E. 3,621,957	
Gambie	{ 1932 1933	£ 206,132 £ 231,787	£ 196,014 £ 180,161	
Nyassaland	{ 1932 1933	£ 382,639 £ 369,015	£ 401,774 £ 403,343	
Afrique Occid. française .	1934	fr. 812,661,000	fr. 812,661,000	
Madagascar	1934	fr. 270,500,000	fr. 270,500,000	
Angola	1933-1934	152,777,881.46 angolares	152,777,881.46 angolares	
Mozambique.	1932-1933	356,402,149 escudos	340,933,897 escudos	
Afrique Equat. française .	Situation financière moins favorable que celle de l'Afrique Occidentale française, mais loin d'être aussi difficile que celle du Congo belge.			

A notre sens, la situation budgétaire difficile de notre Colonie tient à une autre cause encore : c'est que nous commettons l'erreur fondamentale de toujours considérer notre empire colonial comme une entité géographique homogène : Notre Congo.

Il y a en réalité, au Congo, autant de pays que de provinces : et de l'une à l'autre, le climat, le relief, la constitution du sol et du sous-sol, ainsi que les

richesses naturelles qui en dérivent rendent les possibilités économiques totalement différentes. Vouloir concrétiser dans un seul et même budget tous les besoins divergents qui résultent de cette diversité géographique et ethnique est une anomalie et une source constante de mécomptes.

Il faudrait reprendre l'étude du budget par province et par district; le budget scindé de cette manière est le seul moyen efficace pour connaître les besoins régionaux avec les voies et moyens adéquats tout en restant dans les limites des possibilités d'une saine et prudente décentralisation.

Pour établir un parallèle entre l'armature administrative de la métropole et celle de la Colonie, le district rappelle la ville avec son budget et son administration propre; la province belge correspond à la province congolaise et le Gouvernement général de la Colonie à l'Administration centrale du Royaume.

La réforme préconisée aurait le grand avantage de supprimer la grosse erreur actuelle provenant de la facilité d'imputer les dépenses d'intérêt purement régional sur le poste correspondant du budget général, qui ne devrait comprendre que les dépenses intéressant l'ensemble de la Colonie.

L'Administration Coloniale objecte, il est vrai, que la mise en pratique de cette réforme serait difficilement réalisable.

Si la guerre n'était venue jeter la perturbation dans notre activité administrative, la chose eût été appliquée dès 1914.

D'autre part, qu'on nous permette de dire que l'Administration du Ruanda-Urundi donne un démenti éclatant à toute opposition de principe.

Le rapport sur l'administration de ces territoires est un modèle du genre; on ne peut qu'admirer la concordance annuelle des chiffres avec les prévisions budgétaires. Sans grand espoir de voir modifier les choses, formulons une nouvelle fois le regret qu'il n'en soit pas ainsi pour le rapport général de la Colonie.

Une fois de plus se démontre combien la collaboration d'un Conseil Supérieur des Colonies, mêlé activement à la vie budgétaire, rendrait d'éminents services, surtout si, dans ce domaine, comme dans tant d'autres, il était fait appel à l'immense réserve d'expérience acquise sur le terrain de la pratique que possèdent tous nos anciens Gouverneurs généraux, Gouverneurs et Vice-Gouverneurs de province.

Cette précieuse réserve d'expérience, de compétence et de dévouement est aujourd'hui négligée ou perdue par suite des circonstances, ou utilisée trop imparfaitement au profit de la Colonie.

Quant aux transports, l'examen que nous venons d'en faire prouve à l'évidence que chaque transporteur exploite d'après sa propre formule, bonne ou mauvaise, et qu'il n'existe aucune coordination de forme ou de fait entre les diverses méthodes.

Le contrôle du Gouvernement sur les Sociétés dans lesquelles il a un intérêt direct s'est révélé inopérant et inefficace : telle qu'elle s'est pratiquée jusqu'à ce jour, la formule du contrôle par un délégué de l'État a définitivement fait faillite.

Nos 4,354 kilomètres environ de voies ferrées laissent sans solution le problème des transports de nos productions végétales et celles-ci restent encore trop péniblement exportables.

En fait le Gouvernement et l'indigène ont consenti de durs sacrifices pour permettre au commerçant d'acheter, aux prix les plus bas, les produits indigènes.

Malgré tout l'ogre des transports guette sans cesse l'intermédiaire pour exiger sa part dès la moindre augmentation de la valeur des produits, tablant sur le système préjudiciable des tarifs mobiles.

Pour remédier à cette situation, signalée, par votre Commission dès 1923, l'Etat a pris une première mesure en créant le « Comité permanent de coordination des transports » dont l'activité a toujours été confidentielle aux yeux de ceux qui ont la responsabilité du contrôle.

Ce Comité semble ne pas avoir répondu à ce qu'on en attendait puisque aujourd'hui l'Etat fait appel au concours d'un nouvel organisme.

Sur ce qu'il y avait lieu de faire les avis sont fort partagés.

Tandis que les uns trouvent que l'activité du Comité permanent de coordination des transports répondait entièrement au but poursuivi, d'autres souhaitent la création d'une Société Nationale des Chemins de fer au Congo, d'autres enfin, et l'idée méritait tout au moins un examen sérieux, une Société Coopérative des transports.

Ici apparaît à nouveau l'utilité d'un Conseil supérieur des Colonies chargé d'éclairer l'opinion publique intéressée au premier chef et d'étudier, dans un esprit de parfaite objectivité, toutes les opinions mises en présence, à la lueur de l'expérience acquise.

Ce Conseil supérieur aurait toujours eu cette utilité de nous dire pour quelles raisons majeures, l'Etat, reniant sa première création, le Comité permanent de Coordination des Transports, négligeant tout à la fois et la Société Nationale des Chemins de fer Congolais et la Société Coopérative des Transports, s'est arrêté à une quatrième solution définie au *Moniteur* du 20 avril dernier, qui publie en effet, *in extenso*, l'arrêté royal relatif à la création de l'Office d'exploitation des Transports Coloniaux.

Quoi qu'il en soit la solution du problème des transports domine actuellement toute la situation; elle est au premier plan des nécessités économiques de la Colonie et le Gouvernement n'a plus, sur ce point, un atout à risquer. Il entreprend et doit réussir, car il est établi à suffisance que la maîtrise des tarifs conditionne en ordre principal les possibilités d'exportation de nos produits agricoles indigènes et la reprise économique générale.

Dans cet ordre d'idées, l'honorable Ministre peut compter sur l'entière et loyale collaboration de la Commission des Colonies du Sénat.

Mais ceci dit, il est permis de constater que la création de l'Office, tel qu'il a été composé, ne soulève pas dans l'opinion publique une vague d'enthousiasme raisonné ni une confiance exempte de tout scepticisme.

Les plus optimistes, tout comme ceux à qui un statu-quo latent ne déplairait pas, proclament volontiers que le Congo reprend déjà son essor économique et que, pour peu que l'on patiente encore quelque temps, la Colonie se chargera bien elle-même de démontrer l'inopportunité des projets de redressements de tous genres, auxquels chacun, aux jours sombres, semblait s'être rallié.

Sans doute le Congo ayant été un des premiers et un des pays les plus durement atteints sera-t-il au premier souffle d'une reprise économique parmi les premiers guéris.

Sans doute un pays riche par lui-même, comme l'est notre Colonie, ne peut indéfiniment rester stationnaire.

Sans doute, même un certain déficit budgétaire n'est pas de nature à nous émouvoir : la découverte d'un nouveau et riche gisement minier, par exemple, ou la hausse imprévue sur le marché mondial d'un produit de nature à influencer fortement les recettes de l'Etat, peuvent, d'un jour à l'autre, améliorer la situation et tendre vers le rétablissement de l'équilibre budgétaire.

Mais là n'est pas la question, et tout ce qui précède tend à le prouver : l'unique point névralgique est de savoir si la primauté de l'Etat est ou n'est pas rétablie, si le Congo belge, renaissant à la vie économique, le fera dégagé de toute entrave, indépendant de toute coterie, libéré du poids des chaînes qui ont énérvé son essor, anémié ses forces vitales et risqué de compromettre son existence même.

Quant aux réformes que la situation comporte, c'est au Gouvernement qu'il appartient de les prendre : il a été suffisamment et clairement averti.

La conversion des rentes congolaises, la question des obligations aux intérêts garantis, la conversion de la dette indirecte et d'autres questions tout aussi importantes sont autant de points sur le sort desquels il est grand temps que le Gouvernement de la Colonie s'explique et passe aux actes.

La Commission croirait manquer à son devoir si elle ne déclarait pas que les efforts tentés jusqu'à ce jour lui paraissent tout à fait insuffisants.

Elle insiste surtout pour que les problèmes capitaux reçoivent une prompt solution et que les dossiers de ces questions délicates et difficiles, n'aillent pas, pour ces motifs, rejoindre dans les cartons ministériels ceux à la solution desquels le temps seul travaille.

* * *

Votre Commission adopte à l'unanimité le présent rapport et vous propose, à l'unanimité de ses membres, l'adoption du projet de loi contenant le budget ordinaire du Congo belge, pour l'exercice 1935.

Le Rapporteur,
R. LEYNIERS.

Le Président,
V. VOLCKAERT.

B. — RUANDA-URUNDI.

MADAME, MESSIEURS,

Le projet de budget du Ruanda-Urundi pour l'exercice 1935 prévoit :

Recettes	1935	1934
Recettes permanentes	Fr 29,553,700	30,328,900
Subvention de la Belgique	8,000,000	12,000,000
	37,553,700	42,328,900
Dépenses.	37,362,345	40,513,800
Boni présumé	191,355	1,815,100

Les bonis présumés ne s'expliquent pas, s'il faut les obtenir avec des subsides de la Métropole.

En réalité le déficit est de 7,808,654 francs, soit 21 p. c.

* *

Nous résumons dans les tableaux ci-après, les prévisions de Recettes et Dépenses, comparées aux recettes et dépenses effectuées :

	RECETTES		DÉPENSES	
	prévisions	effectuées	prévisions	effectuées
1930	36,686,985	30,956,848 97 (1)	36,440,985	34,654,198 24
1931	43,276,736	34,277,256 79 (1)	44,233,019	30,210,882 06
1932	41,275,550	28,347,926 38 (1)	41,256,923	32,850,523 42
1933	30,372,400	21,004,978 02 (1)	43,132,161	34,403,424 60
1934	30,328,900	—	40,513,800	—
1935	29,553,700	—	37,362,345	—

La dette qui était de 700,000 francs s'est accrue

1927	fr. 700,000
1930	2,446,385
1933	9,600,000
1935	8,700,000

(1) Non compris les subventions de la Belgique et de la Colonie.

La dette représente donc 21 p. c. des prévisions de dépenses.

Un examen comparatif des dépenses par service conclut à une compression sérieuse pour la plupart d'entre eux.

Par rapport à 1933 elle est de l'ordre de fr. 4,790,816 ou 11 p. c.

— — 1934 — — 3,151,455 ou 8 p. c.

La compression et l'économie réalisée est d'autant plus marquante que l'effectif de 1933 étant de 209 agents, est passé en 1934 à 211 agents et en 1935 à 248 agents.

* * *

En ce qui concerne les recettes propres aux territoires, les prévisions pour 1935 sont de 23,753,700 francs. Celles effectuées en 1933 étaient de fr. 21,004,978-02.

La Belgique et la Colonie ont dû intervenir pour fr. 19,740,425-14.

Cette intervention fut de :

Fr.	Zéro.	en 1931	recettes propres	34,277,256 79
	2,300,662 10	en 1932	— —	26,047,264 28
	19,740,425 14	en 1933	— —	21,004,978 02

Soit une chute de fr. 13,272,278-77 de 1931 à 1933 ou 38 p. c. sur 1931.

Les prévisions pour 1935 s'élevaient à 30,328,900 francs ce qui constitue un relèvement sérieux.

Ce sont pour les années 1931 à 1933, les douanes et l'impôt indigène qui ont le plus affecté les recettes.

	1931	1933	Chute	P. c. sur la recette	P. c. sur le budget total
Douanes . .	6,655,215 68	3,815,041 65	2,840,174 03	42 p. c.	8 p. c.
Impôt . .	17,837,168 55	9,333,051 00	8,504,117 55	47 p. c.	24 p. c.

Ces deux revenus influencent donc de 32 p. c., la chute globale qui est de 38 p. c.

Le relèvement escompté pour 1935 porte en ordre principal sur les deux mêmes postes.

Le tableau des dépenses effectuées, comparé à celles prévues fait ressortir à partir de 1931 une exagération manifeste des prévisions.

La Commission attire de nouveau l'attention du Gouvernement sur la rédaction incohérente du rapport annuel du Congo Belge, où la contradiction des chiffres et des données est flagrante, et donne comme modèle le rapport du Ruanda-Urundi qui mérite un vif éloge pour sa rédaction méthodique et la grande concordance des chiffres.

Votre Commission vous propose l'adoption du budget ordinaire du Ruanda-Urundi pour 1935.

Le présent rapport a été adopté par votre Commission à l'unanimité des membres présents.

Le Rapporteur,
R. LEYNIERS.

Le Président,
V. VOLCKAERT.

(62)

(63)

[N° 108]

ANNEXE A

**TABLEAUX DES IMPORTATIONS
DU CONGO BELGE**

RAPPORT ENTRE LES DÉPENSES

Années	Importations	Exportations	En francs stabilisés	
			Mali	Boni
1920	828,719,500	1,099,822,500	—	271,103,000
1921	930,827,000	735,000,000	195,827,000	—
1922	805,249,575	882,729,050	—	77,479,475
1923	772,379,000	1,091,567,750	—	319,188,750
1924	891,765,000	866,922,000	24,843,000	—
1925	1,506,610,000	1,080,766,750	425,843,250	—
1926	1,458,835,000	822,715,250	636,119,750	—
1927	1,496,358,868	1,055,239,249	441,119,619	—
1928	1,624,498,658	1,227,867,419	396,631,239	—
1929	1,943,192,906	1,444,266,477	498,926,429	—
1930	1,581,315,177	1,511,490,871	69,824,306	—
1931	961,891,851	1,104,045,231	—	142,153,380
1932	464,631,939	667,922,436	—	203,290,497
	15,266,274,474	13,590,354,983	2,689,134,593	1,013,215,102
	13,590,354,983	—	1,013,215,102	—
	1,675,919,491	Déficit —	1,675,919,491	—

TABLEAU I.

D'ÉTAT ET LE COMMERCE SPÉCIAL.

Dépenses extraordinaires totales	Non-valeur stabilisée Importation de matériaux se rapportant aux grands travaux	Dépenses extraordinaires en francs stabilisés	Valeur stabilisée Importation de matériaux se rapportant aux grands travaux
124,394,787 56	48,740,630	433,992,825	170,045,750
73,586,158 67	64,526,539	247,954,290	217,574,000
124,537,678 44	57,732,786	373,186,625	173,000,625
93,133,527 68	76,863,241	184,162,300	151,989,250
115,255,001 86	95,316,691	269,907,250	113,582,000
307,207,977 86	186,778,566	528,211,775	321,146,000
514,718,693 18	255,808,004	580,647,200	288,558,500
938,206,000 00	274,702,186	938,206,000	274,702,186
313,482,000 00	318,281,256	313,482,000	318,281,256
430,939,000 00	417,534,945	430,939,000	417,534,945
678,423,000 00	325,130,783	678,423,000	325,130,783
291,718,000 00	192,377,912	291,718,000	192,377,912
61,790,000 00	72,165,315	61,790,000	72,165,315
4,067,422,095 25	2,385,958,924	5,332,620,265	3,036,088,522
—	—	—	—
—	—	—	—
=====	=====	=====	=====

IMPORTATIONS AU

Années.	Objet mobiliers en bois ou fer.		Tôles galvanisées.		Bois de construction.		Verres et glaces à vitre, couleurs, vernis, etc., ciment, chaux, briques etc.	
	Tonnes	Valeur	Tonnes	Valeur	Tonnes	Valeur	Tonnes	Valeur
1920	2,046	5,863,184	1,594	3,539,180	1,936	1,976,313	11,898	7,250,012
1921	960	4,007,977	1,162	2,516,232	2,248	2,162,565	15,517	7,985,971
1922	715	3,920,269	1,246	1,885,333	876	847,070	10,354	5,168,996
1923	693	4,293,918	3,286	7,833,308	344	525,704	16,687	9,912,399
1924	623	4,709,408	2,530	5,780,844	1,212	1,293,228	13,366	6,771,368
1925	1,628	9,577,978	5,915	13,622,895	4,640	4,464,150	20,669	12,301,908
1926	3,081	18,003,540	9,104	25,283,618	3,201	5,721,528	25,687	21,930,054
1927	4,026	23,533,850	7,762	26,163,214	3,656	6,803,667	35,158	31,425,425
1928	3,421	24,566,534	6,992	21,648,118	5,715	9,167,877	34,017	31,042,327
1929	4,552	30,264,417	7,885	24,140,681	4,456	7,110,675	37,515	34,398,343
1930	2,762	22,721,565	6,086	18,862,867	3,754	4,796,899	38,426	32,140,124
1931	1,034	8,520,755	3,219	7,994,058	2,198	1,607,364	21,468	21,364,852
1932	464	2,289,640	1,166	2,309,042	694	318,006	9,470	7,066,948

TABLEAU II

CONGO BELGE.

Poutrelles, zinc et plomb		Clous, verres, etc.		Matériaux divers entrant dans la construction	
Tonnes	Valeur	Tonnes	Valeur	Tonnage total	Valeur totale
689	2,091,928	443	1,246,518	18,606	21,967,135
847	2,660,651	747	2,117,664	21,481	21,451,060
1,122	2,248,270	515	938,492	14,828	15,008,430
993	3,786,514	784	1,796,768	22,787	28,148,611
1,533	5,661,232	440	1,096,931	19,704	25,313,011
1,718	7,117,832	869	1,928,501	35,439	49,013,264
2,147	12,543,867	771	2,264,203	43,991	85,746,810
3,624	16,307,985	1,258	4,443,731	55,504	108,677,872
3,055	16,006,131	845	2,926,751	54,045	105,357,738
5,192	27,614,591	978	3,225,794	60,578	126,854,501
2,572	11,606,056	932	2,262,984	54,532	92,390,495
505	4,537,788	401	1,209,785	28,825	45,234,603
309	2,447,709	233	579,099	12,336	15,010,444

IMPORTATIONS

Années.	Matériel de chemins de fer.		Matériel navigation.	
	Tonnage.	Valeur.	Tonnage.	Valeur.
1920	8,672	16,498,508	2,095	6,624,489
1921	9,616	21,213,179	2,643	15,961,279
1922	10,392	26,095,541	1,872	11,025,631
1923	13,603	28,823,167	2,728	11,773,908
1924	25,378	39,061,181	4,610	19,126,877
1925	46,517	69,236,688	7,018	36,868,145
1926	46,037	74,869,395	7,004	35,289,781
1927	40,770	69,101,907	4,830	23,465,208
1928	13,986	46,479,259	9,365	60,269,829
1929	38,105	102,061,228	8,514	63,758,522
1930	11,362	85,356,217	5,458	49,916,226
1931	27,676	83,705,604	1,762	17,567,708
1932	6,870	34,562,563	668	4,999,127

TABLEAU III.

AU CONGO BELGE.

Transports terrestres.		Aviation.	TOTAL.	
Tonnage.	Valeur.		Tonnage.	Valeur.
379	3,650,331	—	11,146	26,773,328
534	5,901,021	—	12,793	43,075,479
487	5,603,184	—	12,751	42,724,356
643	8,117,555	—	16,974	48,714,630
1,013	11,805,622	—	31,001	70,003,680
2,355	31,660,469	—	55,890	137,765,302
3,105	66,329,965	—	56,146	170,061,264
3,562	73,457,193	1,135,556	49,163	166,024,308
3,992	106,174,430	1,054,830	27,343	212,923,518
5,181	124,860,694	1,999,170	51,800	290,680,444
4,103	97,467,845	9,986,932	20,923	232,740,288
2,065	45,869,997	2,145,524	31,503	147,143,309
829	17,593,181	137,177	8,367	57,154,871

IMPORTATIONS AU

Années	ANIMAUX VIVANTS		ALIMENTATION ET BOISSONS	
	Tonnes	Valeur	Tonnes	Valeur
1920	2,957	4,157,574	28,015	45,072,746
1921	3,060	4,601,954	24,316	43,480,687
1922	4,188	5,384,626	26,328	44,554,921
1923	5,110	12,321,845	28,744	67,801,161
1924	4,704	12,163,912	27,932	78,566,327
1925	7,927	18,211,460	39,964	120,230,925
1926	7,209	16,891,571	54,930	195,547,280
1927	9,122	34,869,841	58,569	253,816,747
1928	11,516	55,949,385	51,681	287,378,950
1929	11,630	64,164,536	62,279	283,174,439
1930	10,955	54,023,706	61,315	256,967,113
1931	5,696	23,497,686	48,232	189,365,815
1932	2,192	9,157,183	34,178	108,534,692

TABLEAU IV.

CONGO BELGE.

MATIÈRES BRUTES ET PRÉPARÉES		PRODUITS FABRIQUÉS		Dépenses extraordinaires effectuées par le Gouvernement
Tonnes	Valeur	Tonnes	Valeur	
129,820	17,868,835	34,900	168,049,004	124,394,787 56
174,716	23,237,682	40,163	204,706,895	73,535,158 67
147,353	16,167,993	37,877	202,612,448	124,537,678 44
217,153	30,564,125	60,061	279,326,884	93,133,527 68
233,744	48,289,018	91,741	350,625,085	115,255,001 86
329,120	79,579,699	147,840	658,222,236	307,207,977 86
395,622	138,347,799	173,802	942,410,592	514,718,963 18
413,795	181,784,028	168,097	1,020,888,252	938,206,000 00
538,795	200,785,317	134,061	1,080,385,006	313,482,000 00
553,765	263,671,440	186,878	1,332,182,491	430,939,000 00
488,005	133,773,679	152,011	1,076,550,679	678,423,000 00
205,728	121,419,917	96,981	627,608,433	291,718,000 00
109,635	52,270,384	36,873	294,669,680	61,790,000 00

(12)

(73)

[N° 108.]

ANNEXE B

QUESTIONS ET RÉPONSES

QUESTION. — Le crédit prévu à l'article 115, litt. d) du projet de budget ordinaire et libellé comme suit : « alimentation du fonds de remploi destiné au paiement des frais accessoires du matériel réquisitionné par les services d'Afrique » (voir *doc.* n° 31 Chambre des Représentants, séance du 18 décembre 1934, p. 212) apparaît comme devant être un fonds d'appoint des crédits ordinaires de matériel compétent. Son inscription au chapitre des non-valeurs et remboursements ne s'explique pas et moins encore son insertion dans l'article « déficits de comptables » alors qu'il s'agit, en somme, d'un expédient nécessité par les particularités de la comptabilité coloniale. De plus, ce crédit de 300,000 francs se fonde dans le crédit global sollicité de 1,750,000 non-limitatif.

L'article 115d) ne devrait-il pas faire l'objet d'un article distinct ?

RÉPONSE. — La Commission des Colonies du Sénat a exprimé le vœu de voir supprimer l'emploi des comptes d'imputations transitoires des dépenses de matériel réquisitionné par les services d'Afrique.

Pour donner satisfaction à ce désir, il a été décidé que chaque article « matériel » de *chacun* des services serait immédiatement grevé du coût de ce matériel, augmenté de tous les frais d'envoi jusqu'au lieu de destination.

Comme ces frais d'envois ne sont pas connus, en francs et centimes, à la passation des commandes, ils sont évalués, avec une précision suffisante lors de l'engagement et la dépense est imputée définitivement à chacun des articles « matériel » des budgets. C'est le seul moyen régulier permettant d'observer la réglementation comptable en vigueur sur les engagements de dépenses et de s'opposer préventivement au dépassement des articles « matériel » des budgets.

Mais entre les évaluations et les sommes réellement payées du chef des frais accessoires aux marchandises, il existera toujours des différences même minimes; elles seront mises à charge du littéra d) de l'article 115. Ces différences pourraient sans doute faire l'objet, même s'il s'agit de centimes, de redressements d'écritures pour chaque opération, mais ces redressements représentent des complications d'écritures et un travail matériel considérable en disproportion avec le résultat pratique à en obtenir, donc stérile.

C'est pour cette raison que j'ai décidé que ces différences ne seraient comptabilisées que globalement sous un littéra d'article distinct ou en un crédit, et demandé pour cet objet.

Quant à la place du littéra dans l'article 115, il est à observer que ce dernier ne comprend pas que des déficits des comptables en deniers, mais encore une série d'opérations résultant de régularisations des déficits de magasins (pertes, destruction, avaries, etc.) ainsi que les dévaluations de stocks de marchandises, etc.

L'analogie entre ces catégories de dépenses et celles résultant d'une insuffisance d'évaluation des frais accessoires des marchandises, justifie la classification actuelle du littéra d) dans le budget.

Mais rien ne s'oppose à ce que dans l'avenir un article distinct soit créé qui groupera dans le chapitre « non-valeurs, remboursements et régularisations », qui concerne tous les services de la Colonie, toutes les opérations de régularisation concernant le matériel et les matières de la Colonie.

QUESTION. — Quelle est la perte sur le bénéfice réalisé par la Vicicongo sur l'exploitation en 1933 de son service automobile?

RÉPONSE. — La perte, amortissements compris, s'élève à fr. 3,855,293-83.

QUESTION. — Quel est le prix de revient à la tonne-kilomètre du transport automobile de la Vicicongo ?

RÉPONSE. — Le prix de revient actuel est d'environ fr. 2-85.

QUESTION. — Approximativement, quel est le prix demandé par les petits transporteurs locaux (de la Vicicongo ?) dans la même région ?

RÉPONSE. — Les prix demandés par les petits transporteurs privés sont excessivement variables. Ces transporteurs privés sont généralement des commerçants; ils transportent leurs propres marchandises et acceptent d'autres transports à prix réduit pour compléter leur chargement ou s'assurer du fret de retour et obtenir ainsi le maximum de rendement de leur matériel. Des transports de ce genre ont été effectués au prix de fr. 1-50 à fr. 2-60 la tonne-kilomètre.

QUESTION. — Quel est le prix à la tonne-kilomètre du contrat de transport passé par Kilo-Moto à la Vicicongo ?

RÉPONSE :

1. Stanleyville-Irumu, Beni-Irumu, Wamba-Irumu : fr. 2-50 la tonne-kilomètre.
2. Kasenyi-Nizi-Mongbwalu : 3 francs la tonne-kilomètre.
3. Tarif spécial appliqué entre Mongbwalu et Nizi quand les véhicules rentrent à vide : fr. 1-60 la tonne-kilomètre.

QUESTION. — Quelles sont les sommes qui ont été immobilisées par la Vicicongo pour le rachat :

1° du stock de pièces de rechange acheté à la Sedec ?

RÉPONSE. — fr. 497,119-24.

2° de la reprise des petites et moyennes entreprises de transport et particulièrement celle des firmes Thoua et Burnelle, Pinet, Ingelbrecht ? Cette reprise vise-t-elle à un monopole de fait ?

RÉPONSE :

Thoua et Burnelle	 fr.	3,556,673 56
Pinet et Bonhomme		180,000 »
Ingelbrecht		450,000 »

La reprise de ces entreprises a généralement **été faite à la demande des intéressés**; elle ne vise pas à un monopole de transports.

QUESTION. — A combien s'élèvent les divers contrats de fournitures de marchandises passés entre la Comuele et la Vicicongo en 1932 et 1933 ?

Ont-ils fait l'objet d'adjudications ?

RÉPONSE :

En 1932.	fr. 1,400,867
En 1933.	2,003,623

Ces contrats n'ont pas fait l'objet d'adjudications. Pour les achats en Afrique, la Vicicongo passe généralement ses commandes aux principales firmes qui leur réservent d'importants transports et qui sont mises en concurrence. Ces achats sont, en général, payés en « Bons de transports ». Tel a été le cas pour les commandes passées à la Comuele.

QUESTION. — La Comuele ou la Cominière ont-elles demandé des terrains avant leurs concurrents éventuels dans les centres commerciaux Aketi-Titule-Isiro ou autres qui seront créés par l'activité de la Vicicongo ?

RÉPONSE. — La vente des terres est placée dans la compétence des commissaires de Province.

Je m'informe auprès des Autorités d'Afrique.

QUESTION. — Le bilan de 1933 de la Vicicongo, contrairement aux années précédentes, ne fait pas la distinction des dépenses d'exploitation entre le réseau routier et le réseau ferroviaire.

A. Pour quelles raisons a-t-on modifié pour 1933 la discrimination des dépenses ?

B. Quel est le montant pour 1933 des dépenses d'exploitation :

1^o du réseau routier ;

2^o du réseau ferroviaire.

C. Quelle est la moyenne de la longueur kilométrique du réseau routier exploité ?

RÉPONSE. — A. Pour empêcher les concurrents de connaître le prix de revient à la tonne-kilométrique.

B. 1^o fr. 14,689,473-84 ;

2^o 7,782,041-73.

C. Longueur du réseau routier exploité : 9,500 kilomètres.

QUESTION. — La Commission ne peut admettre que les transports automobiles cédés au profit de la Vicicongo ne sont en fait qu'un monopole pur et simple. Cette appréciation résulte des documents officiels que la Commission possède. Elle se voit donc contrainte de poser à nouveau deux questions précises sur ce point :

1^o le Département maintient-il que la cession des transports automobiles à la Vicicongo n'est pas un monopole de fait ?

2^o dans sa réponse, le Département s'exprime ainsi : « la reprise a eu lieu à la demande des petits entrepreneurs. »

La Commission désirerait connaître s'il faut comprendre cette expression dans le sens que les petits entrepreneurs, d'eux-mêmes, ont, sans y être contraints, demandé la reprise de leurs affaires; ou si contraints et forcés par les mesures qui avaient été prises par le Gouvernement ou par la Vicicongo, ils se sont vus acculés à demander la reprise de leurs affaires.

RÉPONSE. — 1^o Le Département maintient que la cession de certains transports automobiles à la Vicicongo ne s'est pas traduite par un monopole de fait étant donné que cette cession n'a compris que l'activité et le matériel d'une seule entreprise de transport par automobiles (Thoua et Burnelle).

Le matériel de transport d'une autre entreprise dont l'activité avait principalement pour objet l'exploitation de factoreries ne comportait que huit camions de 3 tonnes.

Il ne peut se dégager de ces opérations de reprise, qui ont été effectuées dans l'intérêt des cédants, que la réalisation d'un monopole en faveur des Vicicongo ait été envisagée de ce fait.

D'autres transporteurs d'ailleurs ont exercé et exercent encore leur activité sur le réseau routier desservi dans l'Uélé par les Vicicongo.

La reprise Engelbrecht dont il a été fait mention dans la première réponse ne doit pas être considérée dans le cas soumis, l'activité de cette entreprise s'étant exercée en dehors de l'Uélé et par conséquent dans des régions où les dégrèvements massifs ne recevaient pas leur application;

2^o Il faut, en ce qui concerne la question posée, tenir compte en ordre principal des conditions économiques mondiales à l'époque envisagée. Sans doute, la firme Thoua et Burnelle qui n'exerçait qu'une activité — celle des transports — a pu être atteinte par une mesure qui a été imposée par les contingences économiques dans un intérêt général.

Diverses solutions ont été proposées pour remédier à la situation ainsi créée; mais elles n'ont pu aboutir et c'est ainsi que la reprise du matériel de la firme précitée a fait l'objet d'une convention avec les Vicicongo, à l'avantage d'ailleurs de Thoua et Burnelle.

Quant à la seconde firme, la situation s'est présentée sous un jour tout différent à raison de l'objet même de son activité principale.

QUESTION. — a) Tous les transporteurs automobiles jouissent-ils du privilège du remboursement par l'État du déficit dû au dégrèvement des transports de produits agricoles?

b) Si seul transporteur la Vicicongo jouit de ce remboursement, ne bénéficie-t-elle pas ainsi, aux frais du Gouvernement, d'un monopole de fait? Les autres transporteurs automobiles n'ayant plus de fret de retour pour les marchandises importées d'Europe.

c) Des situations du même genre ne sont-elles pas créées pour les transports fluviaux sur le fleuve dont le procès Chinn a donné un exemple?

d) Ne pourrait-on remplacer des dégrèvements avantageant des privilégiés par des primes à l'exportation jouant de même manière pour tout le monde?

RÉPONSE aux questions a), b), c) et d). — Le régime des dégrèvements

massifs des tarifs de transport a pris fin depuis le 1^{er} janvier 1935. Il y a été substitué des tarifs nouveaux officiels basés sur les conditions de prix des produits envisagés sur les marchés d'Europe. Il est à remarquer, au surplus, que pendant la période au cours de laquelle furent appliqués les dégrèvements massifs, seul le coton bénéficiait de ce régime sur le réseau ferré et routier des Vicicongo.

QUESTION. — *Transports.* — 5^o Effectif des travailleurs employés pour l'ensemble de la Colonie et par kilomètre :

1. A la construction
2. A l'entretien des routes de l'État et des routes privées.

RÉPONSE. — A. *Les routes de l'Etat.* — Le Département n'est pas en mesure de répondre à cette question pour deux raisons :

1^o Pour pouvoir établir à tout moment, et pour l'ensemble de la Colonie, l'effectif de travailleurs employés par la Colonie à la construction et à l'entretien des routes, le Département devrait recevoir régulièrement, pour chacun des chantiers de construction ou d'entretien des routes, la situation de la main-d'œuvre indigène.

Or, le Département n'exige pas l'envoi de ces situations périodiques.

Les rapports trimestriels et semestriels sur l'avancement des travaux, à fournir par les Services de la Colonie, renseignent uniquement les dépenses faites pendant le trimestre ou le semestre pour la main-d'œuvre indigène employée à la construction ou à l'entretien des routes.

2^o La notion « effectif de travailleurs employés par kilomètre de route » n'est pas applicable dans le cas d'une construction de route, parce que le facteur « temps » doit intervenir.

L'élément à considérer est le nombre d'hommes-journées par kilomètre; il peut s'établir après *achèvement de la route*, soit en divisant le total des hommes-journées de travail par le nombre de kilomètres de route, soit en divisant les dépenses totales pour salaires, d'abord par le salaire moyen, ensuite par le nombre de kilomètres de route exécutés.

La relation qui existe entre « hommes-journées », élément fixes et « effectif par kilomètre », élément variable, est mise en évidence par l'exemple suivant : pour la route Kindu-Shabunda, les travaux de construction d'un kilomètre de route exigent en moyenne 2,800 hommes-journées, c'est-à-dire le travail de 200 travailleurs pendant 14 jours.

Si ces 200 travailleurs sont répartis sur 2 kilomètres, à raison de 100 travailleurs par kilomètre, la durée de construction d'un kilomètre serait de 28 jours.

Appliquant la notion « effectif par kilomètre », cet effectif serait donc de 200 dans le premier cas et de 100 dans le second cas, alors que dans les deux cas le nombre total d'hommes-journées serait le même.

Pour ce qui concerne l'entretien des routes, la notion « effectif de travailleurs par kilomètre » se comprend dans l'hypothèse où cet entretien est assuré uniquement par des cantonniers permanents.

Mais tel n'est pas le cas pour toutes les routes de la Colonie. Pour beaucoup de routes cet entretien est assuré par quelques cantonniers permanents, assistés d'une main-d'œuvre temporaire pendant une certaine époque de l'année.

Il n'est donc pas possible d'établir une moyenne de l'effectif de travailleurs employés à l'entretien pour l'ensemble de la Colonie et par kilomètre de route.

Signalons toutefois que si cet entretien avait été effectué uniquement par des cantonniers permanents, cet effectif serait, pour les routes principales, de 1/2 travailleur par kilomètre, pour les routes secondaires, de 1/5 travailleur par kilomètre, pour les pistes pour voyageurs, de 1/10 travailleur par kilomètre, ce qui, pour l'ensemble du réseau routier représenterait une moyenne de 0,22 travailleur par kilomètre.

B. *Les routes privées.* — Le Département ne possède pas de renseignements au sujet de l'effectif des travailleurs employés pour la construction ou l'entretien de routes privées.

QUESTION. — M. le Ministre des Colonies ayant contesté en séance publique le chiffre indiqué l'an dernier comme kilomètres de route construits, force m'est de renouveler cette année ma question comme suit :

Quel est, pour chacune des années de 1924 à 1933 inclus :

1^o le nombre de kilomètres de route construits

- a) routes principales,
- b) routes secondaires,
- c) routes voyageurs,
- d) routes privées?

2^o Quel est le total kilométrique en bon état de chacune de ces catégories à la date du 31 décembre 1934?

3^o Quel est le montant des sommes dépensées pour les catégories a), b), c) et d) et quel est le montant des sommes prévues pour les routes à construire?

Comment s'exerce l'intervention financière de l'État, par reprise ou subside?

RÉPONSE. — 1^o La classification des routes en quatre catégories date seulement de 1931.

Cette classification a été modifiée pour l'année 1932, certaines routes ayant été reportées dans une autre catégorie, afin de mettre mieux en concordance la classification adoptée (voir rapport annuel sur l'administration de la Colonie du Congo Belge pendant l'année 1932, page 41).

Les renseignements demandés par M. le Rapporteur ne peuvent donc être donnés que pour l'année 1933; ils figurent au rapport annuel pour 1933, qui renseigne une augmentation de

- 76 kilomètres pour les routes principales,
- 1,240 kilomètres pour les routes secondaires,
- 3,494 kilomètres pour les routes pour voyageurs.

une diminution de 820 kilomètres pour les routes privées.

2^o Le Département n'est pas encore en possession des renseignements donnant la situation du réseau routier au 31 décembre 1934.

3^o Pour les raisons exposées au 1^o, il n'est pas possible de donner le montant des dépenses effectuées depuis 1924 par catégorie de route. D'autre part, le Département ne connaît pas le montant des sommes dépensées par les Sociétés pour la construction des routes privées.

Le montant des sommes prévues pour les routes à construire est de 10,294,000 francs, soit 7 millions (B. E. 1934 — amendements), 3,294,000 francs (B. E. 1935).

En ce qui concerne les routes projetées par des Sociétés, la Colonie consent à intervenir dans le coût de construction de ces routes, lorsqu'il est acquis que les routes en question présentent un certain caractère d'intérêt général. Dans ce cas, la Colonie intervient sous forme de subside forfaitaire, dont l'importance est fixée avant la mise en chantier de la route.

En ce qui concerne les routes privées, construites par les Sociétés pour leurs besoins, sans intervention financière de la Colonie, la Colonie reprend uniquement la charge d'entretien de ces routes dès qu'il est reconnu qu'elles ont acquis un caractère d'intérêt général justifié par le développement de la région; toutefois, la Colonie ne rembourse ni les frais de construction, ni les frais d'entretien antérieurs, assumés par les Sociétés.

QUESTION. — a) Quel est le montant des sommes payées par l'État pour dégrèvement de tarif marchandises aux transporteurs suivants :

Unatra : ligne Léo-Portfrancqui;

— — Léo-Stanleyville;

— — Léo-Aketi;

Chemin de fer : Matadi-Léo;

— — Stanleyville-Albertville, par tronçon ferré et par tronçon eau;

— — Stanleyville-Elisabeth, par tronçon ferré et par tronçon eau;

— — Portfrancqui-Elisabethville;

— — Vicinaux Aketi-Terminus pour les années 1932, 1933 et 1934

b) Y a-t-il eu au cours des mêmes années, d'autres sommes payées pour dégrèvement et quels en sont les transporteurs?

RÉPONSE. — a) L'indication des sommes payées pour dégrèvements massifs aux organismes de transport par section de réseau nécessiterait un travail de dépouillement très long, au surplus les chiffres ainsi établis ne pourraient pas être considérés comme exacts à raison de la dégressivité des tarifs sur le réseau de l'Unatra et des Chemins de fer des Grands Lacs.

1^o les sommes payées à l'Unatra s'élèvent à

fr. 12,098,209-36 pour 1932; fr. 7,456,728-45 pour 1933 (dont fr. 866,728-45 restent à liquider);

2^o Compagnie du Chemin de Fer du Congo :

fr. 2,122,647-70 pour 1932; fr. 4,417,930-50 pour 1933.

3^o Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands-Lacs Africains :

fr. 1,978,880-70 pour 1932; fr. 2,113,480-60 pour 1933.

4^o Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga exploitant pour le compte de la Compagnie du Chemin de fer du Katanga et de la Société des Chemins de fer Léopoldville-Katanga-Dilolo : 1932 et 1933, néant.

5° Société des Chemins de fer Vicinaux du Congo pour l'ensemble du réseau ferroviaire et routier.

fr. 4,832,602-80 pour 1932; fr. 447,121-07 pour 1933 (dont fr. 112,121,-07 restent à liquider).

b) Autres sociétés de transport ou de manutention ayant bénéficié du régime des dégrèvements massifs :

1° Régie du Chemin de fer du Mayumbe :

Reste à liquider pour 1932 fr. 2,420,813-71 pour 1933, fr. 1,997,613-02.

2° Société pour la manutention dans les Ports du Congo :

fr. 473,788-44 pour 1932; néant pour 1933.

3° Compagnie Industrielle et de Transports au Stanley-Pool :

fr. 371,393-23 pour 1932; fr. 430,975-53 pour 1933.

4° Société des Chemins de fer au Kivu :

Reste à liquider pour 1932 fr. 27,323-50; pour 1933, fr. 9,632-90.

A l'exclusion d'une avance de fr. 10,607-50 faite à la Citas, aucune somme n'a été liquidée pour 1934, les décomptes des dégrèvements massifs n'ayant pas encore été soumis par les entreprises intéressées.

QUESTION. — Budget pour ordre 1935.

Art. 38. — Fonds de renouvellement du matériel volant de la Sabena : 1 million.

Art. 39. — Fonds spécial pour participation de la Colonie à l'Exposition Universelle et Internationale de Bruxelles 1935 : 200,000 francs.

M. le Ministre aurait-il l'obligeance de nous faire connaître la provenance des fonds inscrits aux deux articles qui précèdent?

RÉPONSE. — *Art. 38.* — Ce fonds est alimenté par le budget ordinaire (art. 110a en 1934 et 102a en 1935).

Le montant de l'amortissement du matériel volant compris dans la redevance totale à la Sabena pour les transports effectués pour compte de la Colonie conformément aux conventions existantes, est retenu chaque année par la Colonie et consigné par elle au fonds de tiers article 38. Les sommes ainsi consignées seront versées à la Sabena en cas de besoin de renouvellement de son matériel volant.

Art. 39. — Ce fonds est alimenté par les reliquats des crédits alloués aux budgets extraordinaires de 1929 et de 1930 pour participation de la Colonie aux Expositions de Vincennes et d'Anvers.

L'autorisation d'utiliser ces reliquats, après la clôture des exercices, pour participation à l'Exposition de Bruxelles en 1935, fait l'objet des dispositions du projet de loi du budget extraordinaire de 1934 (article 15) et du projet de loi du budget extraordinaire de 1935 (article 15) pour les raisons énumérées aux pages 10 et 11 de l'Exposé des Motifs du budget extraordinaire de 1934 (document du Sénat n° 101).

QUESTION. — Dans quelle mesure le discours prononcé au Sénat par le Duc de Brabant (politique agricole et indigène) a-t-il été suivi d'effet?

RÉPONSE. — Sous sa forme la plus primitive le paysannat indigène existe de longue date au Congo, où 90 p. c. de la population vit librement des produits du sol, les terres appartenant à la communauté.

Toutefois le Gouvernement a décidé de favoriser le développement du paysannat basé sur la propriété individuelle et héréditaire du sol. L'application générale de cette mesure implique un travail préliminaire aux aspects multiples : étude du régime foncier consacré par la coutume chez les différentes peuplades, étude des conditions dans lesquelles se feront l'octroi, la transmission ou la vente des terres et enfin mesurage des terres concédées aux indigènes.

Ce sera là une œuvre de longue haleine et l'instauration du paysannat indigène demandera plusieurs années de travail continu.

Le Gouvernement veillera à ce que l'indigène bénéficie en toute liberté du produit de son travail. Dans certaines régions il a invité les indigènes à entreprendre des plantations de palmiers à huile à l'aide de graines sélectionnées provenant de l'Ineac, les indigènes étant libre de vendre leurs produits comme ils l'entendent.

Dans des conditions analogues un essai de culture de coton est en cours actuellement dans la région de Dilolo.

D'autre part, le Gouvernement a encouragé le métayage et la collaboration des indigènes avec les planteurs et il voit d'un œil très favorable certaines sociétés entrer dans cette voie.

Enfin, l'Ineac, à la demande du Gouverneur général, va entreprendre des essais de paysannat intégral autour de chacune des stations dont elle a la gérance. Ces essais constitueront une expérience des plus intéressantes au point de vue de l'étendue des terres nécessaires à une famille indigène, à la rotation des cultures, etc. L'étude devra être poursuivie pendant plusieurs années avant qu'il soit possible de déduire des conclusions définitives.

QUESTION. — Quels sont les résultats positifs de la réforme administrative, tant au point de vue du rendement qu'au point de vue strictement colonial?

RÉPONSE. — Cette question a fait l'objet d'un examen détaillé de la part du Conseil du Gouvernement qui s'est tenu au cours du mois de juillet 1934, à Léopoldville.

La question a été exposée comme suit :

La mise en application de la réforme administrative de 1933, qui est le complément de la réorganisation territoriale de 1932, s'est faite sans difficultés et peut être considérée comme terminée, sous réserve d'y apporter des rajustements qu'imposeront les contingences locales et de mettre au point le fonctionnement des services.

Les modalités de cette réforme sont énoncées dans l'Exposé des Motifs du projet de loi contenant le Budget de 1934 et ses avantages ressortiront des progrès réalisés dans le développement politique, social et économique de la Colonie.

Le défaut de l'organisation d'après-guerre résidait dans la confusion qui s'était glissée entre l'exécution et le contrôle aux divers échelons administratifs : District, Province, Gouvernement Général.

Il était apparu nécessaire de remplacer l'un d'eux par un échelon de contrôle et d'instaurer en même temps une centralisation plus forte dans la Direction et une décentralisation plus efficiente dans l'Exécution.

D'autre part, les dépenses d'administration pesaient trop lourdement sur le Trésor et il était indispensable de les mettre en harmonie avec les ressources budgétaires, sans cependant compromettre le fonctionnement des services purement administratifs et en s'efforçant d'étendre selon les nécessités, ceux qui conditionnent essentiellement le développement économique de la Colonie.

* * *

Il avait été suggéré de supprimer l'échelon Province, de sorte que le Gouverneur Général aurait eu directement sous ses ordres quinze Districts organisés administrativement avec les services actuellement centralisés à la Province. Cette organisation qui, d'ailleurs, n'existe dans aucune autre Colonie, n'aurait pas réalisé les avantages ni les économies obtenues par l'organisation actuellement admise.

* * *

Une autre proposition prévoyait la constitution de trois grandes provinces au lieu de quatre, ce qui aurait eu pour conséquence d'accentuer encore la tendance à l'autonomie des anciennes provinces au détriment de l'unité d'action et d'une sage économie financière.

* * *

L'expérience d'une année permet de faire le point et d'examiner les résultats acquis par les deux réformes.

L'importance du territoire, cellule fondamentale de la Colonie et l'échelon d'exécution, a été notablement renforcée par la réorganisation de 1932 et la réduction du nombre de territoires de 180 à 104, aura permis de mieux grouper les populations sous l'autorité territoriale.

Chaque territoire dispose de deux Administrateurs et en moyenne de 5,4 agents, relève comprise, de sorte que la densité d'occupation existant sous l'ancienne organisation n'a pas été diminuée. La nécessité d'affecter, autant que possible, le même personnel au même territoire amène à organiser la relève par district, la répartition entre les territoires d'après les nécessités d'occupation étant assurée par les Commissaires du District.

La mission de ce personnel consiste à poursuivre l'exécution d'un programme politique et économique dressé par les Commissaires de province d'après les directives tracées par le Gouverneur général.

* * *

Depuis la réorganisation de 1932, les Commissaires de district ne sont plus sous-ordonnateurs de crédits.

Les services des districts ayant été concentrés à la Province, les Commissaires de district peuvent se consacrer entièrement à l'exercice des pouvoirs qui leur sont délégués par les Commissaires de province en vue de contrôler l'activité du personnel territorial placé sous leurs ordres et de coordonner son action avec celle des services techniques.

La réforme de 1933 n'a supprimé ni le Commissaire de district, ni le district, mais elle a supprimé le commissaire de district-adjoint ce qui ne présente pas d'inconvénient tout en réalisant une notable économie budgétaire.

L'expérience démontre que l'étendue des attributions du Commissaire de district oblige à supprimer radicalement sa besogne administrative.

En cas d'absence, il est remplacé par un Administrateur principal ou de 1^{re} classe, candidat à l'avancement et résidant au chef-lieu sans qu'il en résulte des difficultés étant donné que cet administrateur est lui-même assisté, non seulement d'agents territoriaux, mais d'un autre administrateur apte à le remplacer.

La réforme administrative de 1933 intéresse principalement l'organisation des Provinces et du Gouvernement Général.

En mettant en place dans les régions appelées à prendre un grand développement des hautes autorités pouvant prendre vis-à-vis du Gouverneur Général une large part de responsabilité, la division en six provinces réalise une occupation plus complète et la mise en valeur totale et plus prompte de la Colonie, sans qu'il puisse résulter de la multiplicité et de l'éloignement des Provinces des difficultés de liaison grâce à l'extension du réseau de la T. S. F. et de l'Aviation.

Elle offre sur l'ancienne division en quatre grandes Provinces l'avantage d'établir un contact plus étroit, plus immédiat et plus continu entre les Commissaires de province et leurs chefs de service d'une part et les échelons d'exécution d'autre part, d'où résultera une meilleure administration, un contrôle permanent et une collaboration effective entre tous les services. Elle se traduit enfin par une économie de personnel et de dépenses puisque les chefs de service assureront par des absences moins longues, à la fois leur besogne au chef-lieu et leurs inspections à l'intérieur, sans qu'il soit nécessaire de les doubler d'un nombreux personnel de direction. Mais il est indispensable que le personnel prévu soit à la hauteur de sa tâche et que leur effectif soit constamment tenu à niveau.

Les commissaires de province ont conservé les pouvoirs d'initiative et d'action des anciens Vice-Gouverneurs Généraux, sauf celui de légiférer en cas d'urgence, attribution qui est laissée au Gouverneur Général.

Comme dans l'ancienne organisation, ils sont assistés d'un haut fonctionnaire qui les remplace et exerce leurs attributions en cas d'absence.

Il est à noter que tout chef-lieu de Province et chef-lieu de district doit être à la fois chef-lieu de territoire, les services du poste étant placés sous l'autorité immédiate de l'Administrateur.

Par contre le chef-lieu de district ne doit pas nécessairement coïncider avec le chef-lieu de la Province.

Son emplacement auquel est lié celui de la réserve de la Compagnie en service territorial, sera mieux choisi vers le centre du district de manière à assurer une liaison parfaite avec les territoires.

* * *

L'unité de direction et de contrôle est renforcée au Gouvernement Général par la création des Inspecteurs d'Etat chargés d'inspecter les services des provinces, et du service du Budget appelé à apposer son visa préalable sur toutes les pièces qui engagent les dépenses de la Colonie.

Mieux groupés et considérablement simplifiés, les services généraux du Gouvernement Général travaillent avec plus de méthode sous la direction d'un personnel réduit aux strictes nécessités.

Les chefs de service inspectent les services provinciaux et leur mission complète, sous ce rapport, celle de contrôle et de coordination exercée par les chefs des services de la province, sous la responsabilité entière des Commissaires de province.

*
* *

L'effort de compression a ramené en l'espace de 5 années les dépenses administratives de 589 millions à 387 millions environ, soit une réduction de 202 millions dont une partie, qui ne peut être exactement chiffrée, provient de la réforme administrative.

La réforme administrative reste à compléter par la mise en jeu de l'interpénétration des cadres métropolitains et coloniaux, ainsi qu'il est dit dans l'Exposé des Motifs du Budget de 1935.

De l'exposé ci-dessus on peut conclure que la réforme administrative accomplie donne satisfaction.

Le Département n'a été saisi depuis que de légères demandes de rectifications de limites des nouvelles provinces et de renforcement de quelques unités pour certains services dont l'effectif en personnel avait, semble-t-il, été comprimé en excès. Satisfaction a été donnée à ces demandes.

La question des résultats de la réforme fera encore l'objet de l'examen du prochain Conseil de Gouvernement qui se tiendra en juillet prochain. Il convient d'attendre cette date pour se former une opinion définitive.

QUESTION. — Quel est actuellement le régime des compagnies minières et des concessions?

RÉPONSE. — Le Congo belge se divise, au point de vue minier, en trois régions, dont chacune est soumise à un régime différent :

1^o Dans le domaine ouvert à la prospection publique par la Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains.

La recherche des mines est permise moyennant le paiement d'une licence de prospection générale coûtant 500 francs. Celle-ci est délivrée par le Représentant de la Compagnie résidant à Kindu et est valable pendant deux ans.

Le porteur de cette licence peut rechercher les mines librement.

Lorsqu'il découvre un terrain intéressant, il obtient de la Compagnie des permis spéciaux de recherches minières lui conférant le droit exclusif de prospection, dans des cercles dont le diamètre est de 1 kilomètre pour les substances précieuses et 5 kilomètres pour les autres substances.

Ce droit exclusif dure deux ans. Il peut être renouvelé trois fois, ce qui lui donne ainsi une durée de huit ans.

Les permis spéciaux qui confèrent ce droit ne sont accordés que sous réserve d'approbation par le pouvoir législatif colonial.

Il en est de même de leur renouvellement.

La licence à payer par permis spécial est de 1,000 francs pour les deux premières années, 2,000 francs pour les deux années suivantes, 4,000 francs pour les deux autres années et enfin 8,000 francs.

En cas de découverte de mines, des permis d'exploitation sont accordés par la Compagnie des Chemins de fer des Grands Lacs sous réserve d'approbation par arrêté royal.

La recherche et l'exploitation des mines sont régies par le décret du 16 avril 1919.

La gestion du domaine minier des Grands Lacs est assurée par un Comité composé pour moitié des représentants de la Société et pour moitié des représentants de la Colonie.

Les redevances minières sont dues à la Compagnie des Grands Lacs;

2^o Dans le domaine du Comité Spécial du Katanga, les concessions minières sont accordées par voie de conventions, conclues entre le Comité Spécial du Katanga et le concessionnaire.

Ces conventions sont subordonnées à la ratification du pouvoir législatif de la Colonie.

Elles répondent à deux types.

Suivant un premier type, le concessionnaire obtient le droit exclusif de rechercher les mines dans une région déterminée, pendant une durée de quatre ans. Si, au cours de cette période, il découvre des gisements, il est tenu de demander pour chacun de ceux-ci, un permis spécial de recherches, puis un permis d'exploitation, comme il est exposé ci-dessus, en ce qui concerne la Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains.

Suivant un second type de convention, le concessionnaire est autorisé à rechercher les mines dans une région déterminée, mais sans y jouir d'aucun droit exclusif. S'il y découvre des terrains intéressants, il peut obtenir des permis spéciaux de recherches minières lui conférant le droit exclusif de rechercher les mines dans des cercles de 1 ou 5 kilomètres de diamètre, suivant qu'il s'agit de substances précieuses ou non-précieuses.

Le nombre des cercles qu'il peut ainsi obtenir est déterminé par la convention.

Lorsque, plus tard, le concessionnaire a acquis la preuve qu'il existe des gisements exploitables, il obtient des permis d'exploitation conformément à la législation minière.

Tout ce qui n'est pas prévu par la convention, est régi par la législation minière (décret du 19 avril 1919).

Les redevances sont dues au C. S. K.

3^o Dans les parties de la Colonie qui sont situées en dehors du domaine minier du Comité Spécial du Katanga et de la Compagnie des Chemins de fer des Grands-Lacs, et dans le Ruanda-Urundi les concessions sont accordées par le Gouvernement de la Colonie.

Elles font l'objet de conventions soumises à la ratification du pouvoir législatif colonial.

Ces conventions confèrent au concessionnaire le droit de rechercher les mines dans les parties de la Colonie qu'elles déterminent.

Les droits de recherches générales durent deux ans.

Lorsque, au cours de cette période, le concessionnaire découvre des terrains intéressants, il peut les réserver à ses prospections, à concurrence d'une superficie de 250,000 hectares.

Sur ces terrains il jouit du droit exclusif de rechercher les mines pendant une période de deux ans.

Au cas où il y découvre des gisements exploitables, un arrêté royal constate la découverte du gisement et l'autorise à le mettre en exploitation, en exécution de la convention initiale qui a été approuvée par le législateur colonial.

Les redevances minières sont dues au Congo Belge ou au Ruanda-Urundi.

* * *

Les Compagnies minières qui avaient obtenu des concessions de l'Etat Indépendant du Congo les ont conservées avec le statut juridique que celles-ci avaient au moment de l'annexion du Congo.

* * *

Les concessions de mines accordées au Congo Belge comportent toutes, sans aucune exception, l'obligation de payer des redevances proportionnelles aux bénéfices distribués.

Pour les concessions qui ont été accordées à partir de l'annexion du Congo, les redevances proportionnelles sont progressives et vont de 12 à 60 p. c. exception faite pour la Société des Mines d'or de Kilo-Moto, où la Colonie a reçu des actions lui attribuant la majeure partie des dividendes.