

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1958-1959.

VERGADERING VAN 27 JANUARI 1959.

Verslag van de Commissie voor Belgisch-Congo en Ruanda-Urundi, belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de Begroting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven van Belgisch-Congo en Ruanda-Urundi voor het dienstjaar 1958.

Aanwezig de hh. PHOLIEN, voorzitter; BLOCK, BUISSET, DE MAN, DUVIEUSART, ESTIENNE, GILSON, LAGAE, LEYNEN, MARTENS, PAIRON, PHILIPS, ROLAND, VAN CAUWELAERT, Mevr. VANDERVELDE, de h. VAN REMOORTELT en DELPORT, Verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het is duidelijk dat een onderzoek van de buitengewone begroting voor Belgisch-Congo en Ruanda-Urundi voor het jaar 1958, op een moment dat het jaar 1958 reeds tot het verleden behoort, werkelijk geen zin meer heeft. Wij weten wel dat de verkiezingen van 1958 en de daarop volgende regeringsvormingen daarvan de voornaamste oorzaak zijn, maar toch hebben verschillende leden van de Commissie er aan gehouden te onderlijnen dat schier alle jaren de Senaat het begrotingsontwerp te behandelen krijgt wanneer het karakter van begroting reeds deerlijk door de tijd werd aangetast.

Desniettegenstaande heeft de bespreking in de Commissie drie vergaderingen van de maand december in beslag genomen, al had men aanvankelijk voorgesteld de bespreking, althans in openbare vergadering, eenvoudigweg uit te stellen tot bij de bespreking van de begroting voor het jaar 1959.

Het was in de maand december 58 voor al de leden van de Commissie reeds duidelijk dat grote dingen voor Congo op komst waren. Inderdaad, de Werkgroep die op voorstel van een lid onzer Commissie door de vorige minister naar Congo was gestuurd, had de synthese van haar bevindingen beloofd voor 28 december jl., waarop de huidige

R. A 5553.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

378 (Zitting 1957-1958) : Ontwerp overgemaakt door de Kamer van Volksvertegenwoordigers,

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1958-1959.

SÉANCE DU 27 JANVIER 1959.

Rapport de la Commission du Congo belge et du Ruanda-Urundi chargée d'examiner le projet de loi contenant le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires du Congo belge et du Ruanda-Urundi pour l'exercice 1958.

MESDAMES, MESSIEURS,

Il est évident que l'examen d'un budget extraordinaire du Congo belge et du Ruanda-Urundi pour l'exercice 1958, au moment où l'année 1958 appartient au passé, n'a vraiment plus de sens. Certes, nous n'ignorons pas que les élections de 1958 et la formation du gouvernement ont été la cause principale de ce retard, mais néanmoins, plusieurs commissaires ont tenu à souligner que, presque chaque année, le Sénat est invité à examiner le budget lorsque celui-ci a perdu, en grande partie, son caractère prévisionnel.

C'est pourquoi il avait été proposé de réserver la discussion du budget de 1958, du moins en séance publique, jusqu'au moment où le budget de 1959 serait mis à l'ordre du jour. Cependant, votre Commission y a consacré trois réunions au cours du mois de décembre.

A ce moment déjà, il était devenu évident pour tous les membres de la Commission, que de grands événements se préparaient au Congo. En effet, le Groupe de Travail, qui y avait été envoyé par le prédécesseur du Ministre actuel, sur la proposition d'un des membres de votre Commission, avait promis de communiquer la synthèse de ses consta-

R. A 5553.

Voir :

Document du Sénat :

378 (Session de 1957-1958) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

minister voor 13 januari 1959 een ministeriële verklaring in de beide Kamers aankondigde, die het schema zou geven van de politieke ontvoogding der Congolese bevolking, zoals die door de Regering aan de hand van de gegevens van de Werkgroep, zou worden opgevat en voorgesteld.

Bovendien werd door de heer Minister aan de Commissie medegedeeld dat de diensten van Afrika de laatste hand legden aan het ontwerp van tweede tienjarenplan, ontwerp dat dan naderhand te Brussel in het Departement zou worden onderzocht en in zijn definitieve vorm gegoten. In hoofdzaak zou dit tweede plan de verbetering van de levensstandaard der inlandse bevolking op het oog hebben, en een poging daarstellen aan de huidige « subsistence economy », voornaamste oorzaak van het pauperisme, naar een zekere vorm van monetaire economie over te schakelen.

Wat het project Inga betreft, derde van de drie grote Congolese aangelegenheden, verklaarde de heer Minister dat hij op dat moment een onderzoek naar de juiste stand van het vraagstuk instelde. De resultaten hiervan zouden ter gelegenheid van de bespreking der begroting voor 1959 worden medegedeeld. Inderdaad, sedert de ontdekking van blijkbaar belangrijke lagen aluminiumerts in de buurt van Inga, heeft het vraagstuk een gans nieuw uitzicht gekregen. De alzo verhoogde aanlokkelijkheid noopt inderdaad tot grotere voorzichtigheid.

Ook dit probleem, evenals de vorige, zal dus uitvoerig, en laten we hopen definitief behandeld worden bij de bespreking van de volgende begroting.

Om al deze redenen willen wij dit verslag behoudens deze korte inleiding, dan ook herleiden tot de vragen door sommige commissieleden gesteld, met daarbij de antwoorden zoals zij door het departement werden verstrekt. Dit was overigens de mening van tal van commissieleden, die het vanzelfsprekend vonden dat de grondige bespreking der grote Congolese problemen moest gebeuren bij het onderzoek der voorstellen voor 1959.

Inmiddels hebben de tragische gebeurtenissen van 4 januari jl. en van de daaropvolgende dagen, alsmede de koninklijke boodschap en de regeringsverklaring van 13 januari definitief een zwaar punt achter het verleden geplaatst, maar ook even definitief de ogen van allen scherp op de toekomst gericht. Deze toekomst, zoals wij ons die met al haar vraagtekens en onzekerheden trachten voor te stellen, zal ongetwijfeld haar stempel drukken op de begrotingen die wij verwachten, eveneens op het tweede tienjarenplan en niet minder op de verwezenlijking van het Ingaproject, om ons tot de grote problemen te beperken. Maar anderzijds kunnen aard en omvang van deze ontwerpen, er wellicht in hoge mate toe bijdragen om tal van vraagtekens en onzekerheden die voor ons het toekomstbeeld vertroebelen, definitief weg te werken.

tations pour le 28 décembre dernier. D'autre part, le Ministre actuel avait annoncé pour le 13 janvier 1959 une déclaration à faire dans les deux Chambres et précisant la politique que le Gouvernement comptait proposer, à la lumière des éléments recueillis par le Groupe de Travail, en vue de l'émancipation des populations congolaises.

Au surplus, le Ministre avait déclaré à la Commission que les services d'Afrique achevaient la mise au point d'un projet de second plan décennal qui serait ensuite examiné, à Bruxelles, par le Département qui lui donnerait sa forme définitive. Ce deuxième plan viserait essentiellement à améliorer le niveau de vie des populations et à substituer progressivement à l'actuelle économie de subsistance cause principale du paupérisme, une certaine forme d'économie monétaire.

Quant au projet d'Inga, dernier des trois grands problèmes congolais, le Ministre avait déclaré qu'il se livrait à une enquête pour connaître l'état exact de la question. Les résultats devaient en être communiqués à l'occasion de la discussion du budget de 1959. En effet, cette question a pris un aspect nouveau depuis la découverte de gisements aluminiumifères, apparemment importants, dans le voisinage d'Inga et ce regain d'intérêt nous oblige donc à une plus grande circonspection.

Aussi ce problème sera-t-il, comme les autres, examiné à fond et, espérons-le, d'une façon définitive quand le prochain budget viendra en discussion.

C'est pour toutes ces raisons que, à part cette brève introduction, nous entendons limiter le présent rapport aux questions qui ont été posées par certains commissaires, en y joignant les réponses du département. Nous suivrons en cela l'avis de nombreux membres, qui ont considéré comme évident que la discussion approfondie des grands problèmes congolais doit avoir lieu en même temps que l'examen des projets pour 1959.

Dans l'intervalle, les événements tragiques du 4 janvier dernier et des jours suivants, ainsi que le message royal et la déclaration gouvernementale du 13 janvier, ont mis un point final au passé, en tournant, de façon non moins définitive, tous les regards vers l'avenir. C'est cet avenir, tel que nous essayons de nous le représenter, avec tous les points d'interrogation et toutes les incertitudes qu'il comporte, qui, à n'en pas douter, marquera de son empreinte les budgets que nous attendons, de même que le second plan décennal et la réalisation du projet d'Inga, pour nous limiter aux grands problèmes. Mais, à leur tour, la nature et l'ampleur de ces projets pourront sans doute contribuer, dans une mesure considérable, à supprimer définitivement un grand nombre des points d'interrogation et des incertitudes qui obscurcissent nos perspectives d'avenir.

In hetzelfde kader heeft gans de Commissie met vreugde van de heer Minister vernomen, dat op de begroting voor 1959 een subsidie van de Belgische Schatkist zal voorkomen voor een bedrag van 500 miljoen. Deze substantiële hulp is van aard om definitief sommige kritieken de kop in te drukken, die wellicht terecht werden geuit omtrent sommige begrotingsposten van 1958, waarvan het nut voor de Congolese volksgemeenschap werd in twijfel getrokken, maar waarvan het totale bedrag nog geen vijfde deel bedraagt van de hulp voor 1959 toegestaan.

Vragen en antwoorden.

Een lid zou gaarne vernemen hoever het staat met het onderzoek naar bodemgassen in Kivu; of dit werk voor rekening van de Kolonie dan wel voor een concessie verricht wordt. Wat wordt er als exploitatie overwogen?

ANTWOORD.

Krachtens een overeenkomst bestudeert de Union Chimique Belge voor rekening van de Kolonie de mogelijkheden om de bodemgassen voor industriële doeleinden aan te wenden.

De agenten van deze maatschappij hebben na rijp beraad een proefstation opgericht ten einde die gassen op een voldoende schaal op te vangen om de nodige technische en economische gegevens te verzamelen voor een later industrieel gebruik.

Deze opdracht loopt ten einde op 31 dezer. Het verslag zal binnen drie maanden ingediend worden.

Concessie.

Er is geen enkele concessie verleend.

De lagen strekken zich uit onder het grondgebied van Belgisch-Congo en Ruanda-Urundi.

De aard der gassen zou bepalend kunnen zijn voor de concessiewijze.

Gelijktijdig met de werken op het meer, is aan organische scheikundigen opdracht gegeven een reeks proefnemingen en analyses te verrichten.

Exploitatievorm.

De Afrikaanse instanties onderzoeken thans het probleem in zijn geheel. Benevens de delving, omvat de exploitatie ook de verdeling en de aanwending.

Zodra het verslag der officiële instanties en dat van de Union Chimique Belge bij het Departement aangekomen zijn, zal een beslissing genomen worden.

Hetzelfde lid stelt belangstelling in de in het eerste tienjarenplan opgenomen hoofdwegen en feeder-lines:

(Met name de hoofdwegen Leopoldstad-Bikavu; Elisabethstad-Aba; Stanley stad-Bukavu.)

Dans le même ordre d'idées, signalons que c'est avec une joie unanime que la Commission a entendu le Ministre déclarer qu'une subvention de 500 millions du Trésor belge sera prévue au budget de 1959. Cette aide substantielle permettra de faire cesser certaines critiques, peut-être fondées, visant certains postes budgétaires de 1958, dont l'utilité pour la communauté congolaise a été mise en doute, mais dont le montant total n'atteint même pas le cinquième de l'assistance prévue pour 1959.

Questions et réponses.

Un membre voudrait savoir où en sont les recherches relatives aux gaz du Kivu; si ces travaux sont exécutés pour le compte de la Colonie, ou pour une concession. Il demande quelle forme d'exploitation est envisagée.

RÉPONSE.

Aux termes d'une convention, l'Union Chimique Belge a été chargée de poursuivre pour le compte de la Colonie les études en vue de la valorisation industrielle des gaz.

Les agents de cette société ont étudié et installé une station pilote de captage de gaz à une échelle suffisante pour en tirer les enseignements techniques et économiques indispensables à une future exploitation industrielle.

Cette mission prendra fin le 31 de ce mois. Le rapport sera remis dans les 3 mois qui suivront.

Concession.

Aucune concession n'a été donnée.

Le gisement s'étend sous les territoires du Congo Belge et du Ruanda-Urundi.

La nature même des gaz pourrait être déterminante dans le mode de concession.

Parallèlement aux travaux effectués sur le lac, des chimistes-organiciens ont été chargés d'une série d'expériences et d'analyses.

Forme d'exploitation.

Les autorités d'Afrique étudient actuellement l'ensemble du problème. Outre l'extraction, l'exploitation comprend la distribution et l'utilisation.

Dès que le rapport des autorités officielles et celui de l'Union Chimique seront parvenus au département, une décision sera prise.

Le même membre s'intéresse aux axes routiers et feeder-lines prévus par le premier plan décennal:

(Notamment les axes Léopoldville-Bukavu; Elisabethville-Aba; Stanleyville-Bukavu.)

Gevraagd wordt welke wegvakken voltooid, toegewezen en in studie zijn.

ANTWOORD.

Het oorspronkelijk programma van het Tien-jarenplan voorzag in de bouw van 9.100 kilometer hoofdwegen en 3.135 kilometer feeder-lines.

- Het omvatte *twee oost-west lopende hoofdwegen* : Matadi-Bukavu en Libenge-Aba en *twee noord-zuid lopende hoofdwegen* : Aba-Elisabethstad en Aba-Malongo. Bij deze twee hoofdwegen kwam dan nog de verbinding Stanleystad-Bukavu.
- Elf verbindingswegen, « feeder-lines » geheten, zouden de grote productiegebieden met de vitale verkeersaders verbinden.

De ervaring met de eerste terreinstudie en eerste verwezenlijkingen heeft evenwel geleerd dat het oorspronkelijk programma herzien moest worden, inzonderheid in verband met de prijs van de werken en met de modernere karakteristieken die voor bepaalde wegen werden aangenomen.

Het is dan ook nodig gebleken, rekening houdend met de financiële middelen en de onmiddellijke behoeften, het programma te beperken tot 5.000 kilometer hoofdwegen en « feeder-lines », waarvan hieronder de opsomming :

Hoofdweg I. — Stanleystad-Bukavu.

Hoofdweg II. — Matadi-Leopoldstad-Luluaburg-Kindu-Bukavu.

Hoofdweg III. — Elisabethstad - Jadotstad - Albertstad-Bukavu.

Feeder-lines : Boma-Tshela;
Mungbere-Mombasa;
Bumba-Aketi.

Voltooid, toegewezen en in studie genomen wegvakken.

Il voudrait savoir quels sont les tronçons terminés, adjugés et à l'étude.

RÉPONSE.

Le programme initial du Plan Décennal prévoyait la construction de 9.100 kilomètres de grands axes et de 3.135 kilomètres de feeder-lines.

- Il comprenait *deux axes transversaux Est-Ouest* : Matadi-Bukavu et Libenge-Aba et *deux axes Nord-Sud* : Aba-Elisabethville et Aba-Malonga. A ces axes fondamentaux s'ajoutait la liaison Stanleyville-Bukavu.
- Onze raccordements, dits « feeder-mines » devaient relier aux grandes artères vitales les régions à forte production.

Cependant l'expérience acquise lors des premières études de terrain et des premières réalisations a démontré que le programme primitif devait être revu en fonction notamment du prix des travaux ainsi que des caractéristiques plus modernes adoptées pour certaines routes.

Il a donc été nécessaire, compte tenu des moyens financiers et des besoins les plus immédiats, de se limiter à un programme de 5.000 kilomètres d'axes et de « feeder-lines » dont voici l'énumération :

Axe I. — Stanleyville-Bukavu;

Axe II. — Matadi-Léopoldville-Luluabourg-Kindu-Bukavu.

Axe III. — Elisabethville-Jadotville-Albertville-Bukavu.

Feeder-lines : Boma-Tshela;
Mungbere-Mambasa;
Bumba-Aketi.

Tronçons terminés, adjugés, à l'étude.

HOOFDWEG I. — Stanleystad-Bukavu. AXE I. — Stanleyville-Bukavu.

Stanleystad-Pene Tungu. — Stanleyville-Pene Tungu. — 90 km

Pene-Tungu-Lubutu. — Pene-Tungu-Lubutu — 146 km

Lubutu-Osohari. — Lubutu-Osohari — 162 km

Osohari-Kahuzi. — Osohari-Kahuzi — 178 km

Kahuzi-Bukavu. — Kahuzi-Bukavu — 54 km

Verbindingsweg Goma-Walikale. — Brette Goma-Walikale :

Goma-Sake. — Goma-Sake — 26 km

Sake-Walikale. — Sake-Walikale — 135 km

HOOFDWEG II. — Matadi-Bukavu. AXE II. — Matadi-Bukavu.

Matadi-M'Pozo. — Matadi-M'Pozo — 8 km

M'Pozo-Fornasari. — M'Pozo-Fornasari — 35 km

Fornasari-Km 117. — Fornasari-Km 117 — 42 km

Km 117-Thysstad. — Km 117-Thysville — 117 km

voltooid op 31 juli 1958 — *terminé le 31 juillet 1958*
klaar voor wederaanbesteding — *prêt pour réadjudication.*
speciaal bestek ter studie — *cahier spécial des charges à l'examen.*
studie beëindigd — *études terminées.*
zal op 1 maart 1959 voltooid zijn — *sera terminé le 1^{er} mars 1959.*

voltooid op 22 juni 1957 — *terminé le 22 juin 1957.*
in aanbesteding op 18 februari 1959 — *à l'adjudication le 19 février 1959.*

voltooid op 25 september 1957. — *terminé le 25 septembre 1957.*

voltooid op 16 maart 1958 — *terminé le 16 mars 1958.*
toegewezen, in uitvoering — *adjudgé, en cours.*
toewijzing wordt verwacht — *désignation adjudicataire attendue.*

Thystad-Kasangulu. — <i>Thysville-Kasangulu</i> . . .	— 107 km	voltooid op 4 december 1958 — <i>terminé le 4 décembre 1958.</i>
Kasangulu-Leo (+ By Pass). — <i>Kasangulu-Leo (+ By Pass)</i> . . .	— 62 km	voltooid in 1955-1956 — <i>terminé en 1955-1956.</i>
Leopoldstad-Vliegveld N'Djili. — <i>Léopoldville-Aéro. N'Djili</i> . . .	— 31 km	voltooid op 26 maart 1954 — <i>terminé le 26 mars 1954.</i>
N'Djili-Nsele. — <i>N'Djili-Nsele</i> . . .	— 22 km	voltooid op 22 augustus 1956 — <i>terminé le 22 août 1956.</i>
Nsele-Menkao. — <i>Nsele-Menkao</i> . . .	— 22 km	voltooid op 27 juli 1957 — <i>terminé le 27 juillet 1957.</i>
Menkao-Bombo. — <i>Menkao-Bombo</i> . . .	— 140 km	voltooid op 31 oktober 1957 — <i>terminé le 31 octobre 1957.</i>
Bombo-Kwango. — <i>Bombo-Kwango</i> . . .	— 26 km	in uitvoering — <i>en cours.</i>
Kwango-Loange. — <i>Kwango-Loange</i> . . .	— 565 km	studie beëindigd — <i>études terminées.</i>
Loange-Kasai. — <i>Loange-Kasai</i> . . .	— 132 km	studie bijna beëindigd — <i>études presque terminées.</i>
Kasai-Bena Dibele. — <i>Kasai-Bena Dibele</i> . . .	— 517 km	2 ^e fase van de studie in uitvoering — <i>2^e phase des études en cours.</i>
Bena Dibele-Lomami. — <i>Bena Dibele-Lomami</i> . . .	— 285 km	3 ^e fase van de studie in uitvoering — <i>3^e phase des études en cours.</i>
Lomami-Kindu. — <i>Lomami-Kindu</i> . . .	— 121 km	3 ^e fase van de studie in uitvoering — <i>3^e phase des études en cours.</i>
Kindu-Kalima. — <i>Kindu-Kalima</i> . . .	— 108 km	zal in september 1959 voltooid zijn — <i>sera terminé en septembre 1959.</i>
Kalima-Bukavu. — <i>Kalima-Bukavu</i> . . .	— 313 km	3 ^e fase van de studie in uitvoering — <i>3^e phase des études en cours.</i>
HOOFDWEG III. — Elisabethstad-Bukavu. — AXE III.		
— <i>Elisabethville-Bukavu</i> :		
Elisabethstad-Jadotstad. — <i>Elisabethville-Jadotville</i> . . .	— 114 km	voltooid op 29 juni 1957 — <i>terminé le 29 juin 1957.</i>
Jadotstad-Piana Mwanga. — <i>Jadotville-Piana Mwanga</i> . . .	— 433 km	studie beëindigd — <i>études terminées.</i>
Uvira-Bukavu. — <i>Uvira-Bukavu</i> . . .	— 123 km	studie stopgezet gedurende 2 ^e fase — <i>études arrêtées en 2^e phase.</i>
Met verbindingsweg naar Usumbura. — <i>Avec bretelle vers Usumbura</i> . . .	— 7 km	voltooid op 18 maart 1957 — <i>terminé le 18 mars 1957.</i>
Feeder-lines. — <i>Feeder-lines</i> :		
Boma-Tshela. — <i>Boma-Tshela</i> . . .	— 120 km	voltooid op 15 december 1956 — <i>terminé le 15 décembre 1956.</i>
Mungbere-Mambasa. — <i>Mungbere-Mambasa</i> . . .	— 185 km	deel O.P. : voltooid in 1957 — <i>Partie P.O. : terminé en 1957.</i>
Bumba-Aketi. — <i>Bumba-Aketi</i> . . .	— 175 km	deel E.P. : voltooiing nabij — <i>partie Equateur : en achèvement.</i>

* * *

Verder stelt dit commissielid de volgende vragen :

a) Wordt er gedacht aan een verbetering van de verkeersmiddelen in Kibali-Ituri ?

Hoe staat het met de Kongo-Nijl spoorweg ?

b) Is de ontworpen spoorlijn Francquihaven-Leo reeds bestudeerd ?

Wat zijn de conclusies ?

ANTWOORD.

a) In het kader van het eerste tienjarenplan werden in deze streek verschillende belangrijke wegenwerken uitgevoerd, nl.

1^o Geschiktmaking van de 168 km lange weg Mungbere-Mambasa.

Hieraan is een krediet van 60 miljoen besteed.

Deze werken zijn klaar sedert het derde kwartaal 1957.

2^o Belangrijke verbeteringswerken van de weg Mambasa-Beni. Deze werken zijn klaar sedert het eerste kwartaal 1958.

Deze twee wegen dienen als verlenging van de Vicicongo-spoorweg — Aketi, Buta, Paulis, Mung-

Ce commissaire pose en outre les questions suivantes :

a) Se préoccupe-t-on de l'amélioration des communications dans le Kibali-Ituri ?

Qu'en est-il du chemin de fer Congo-Nil ?

b) L'étude du chemin de fer Port Francqui-Léo a-t-elle été faite ?

A quelles conclusions aboutit-elle ?

RÉPONSE.

a) Dans le cadre du premier plan décennal plusieurs travaux routiers importants ont été exécutés dans cette région :

1^o Aménagement de la route Mungbere-Mambasa, longue de 168 kilomètres.

Un crédit de 60 millions y a été consacré.

Les travaux sont terminés depuis le troisième trimestre 1957.

2^o Importants travaux d'amélioration sur la route Mambasa-Beni. Les travaux sont terminés depuis le premier trimestre 1958.

Ces deux liaisons constituent le prolongement du chemin de fer des Vicicongo — Aketi, Buta,

bere — en brengen dus de streken van Zuidoost-Ituri en Noord-Kivu in verbinding met de nationale weg.

3^o Ituriweg, d.i. Stanleystad-Bawasende-Mambasa-Irumu.

Op het eerste wegvak, nl. Stanleystad Km-23, werd een rijlaan met asfaltbekleding van 6 m breedte aangelegd. Dit vak maakt deel uit en van de Ituriweg en van de weg Stanleystad-Bukavu.

Op het vak km 23-336 zijn belangrijke onderhouds- en verbeteringswerken aan de gang.

Dit werk is voor een bedrag van 31 miljoen aangenomen door de Maatschappij SOCOTRA.

Op deze verbindingsweg zijn verscheidene onderhoudswerken met mechanische middelen in eigen beheer uitgevoerd ter verbetering van de wegvakken die niet aan de verkeerseisen voldoen.

Onlangs is een krediet van 110 miljoen verleend voor de aanpassing van het vak km 23-km 335. Overwogen wordt, voor zover het krediet zulks mogelijk maakt, een asfaltbekleding van 3,50 m. breedte aan te brengen.

4^o Weg Bunia-Watsa.

Er zijn werken aan de gang voor onderhoud, verbetering en aanpassing van deze weg. Deze werken zijn aan een private aannemer opgedragen.

Aannemingsom : 15.000.000 frank.

5^o Bijna alle veren, die in deze streek zeer talrijk zijn, vooral op de Ituriweg, zijn door vaste kunstwerken vervangen.

In het raam van het tweede tienjarenplan worden belangrijke geschiktmakingswerken overwogen aan de wegen Stanleystad-Irumu, Beni-Irumu-Bunia-Nizi en Dungu-Paulis.

Daar dit vraagstuk nog steeds in studie is, kunnen geen verdere bijzonderheden verstrekt worden in verband met het desbetreffende programma.

Uit het voorgaande blijkt dat het probleem van de verbetering der verkeerswegen in deze streek de bijzondere aandacht heeft van de verantwoordelijke instanties.

Hoever staat het met de spoorweg tussen Congo en Nijl ?

Op 4 januari 1902 werd een overeenkomst met de « Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains » (C.F.L.) gesloten voor de aanleg van spoorlijnen, die de stroom moeten verbinden, enerzijds met het Albertmeer en anderzijds met het Tanganikameer.

Ten gevolge van de belangrijke ontdekkingen dan delfstoffen in het zuiden van de Kolonie, werd deze overeenkomst gewijzigd en de « Compagnie » kreeg de concessie van de lijnen Stanleystad-Ponthierstad en Kindu-Kongolo.

Paulis, Mungbere — et relieut donc les régions du Sud-Est de l'Ituri et du Nord du Kivu à la voie nationale.

3^o Route de l'Ituri, c'est-à-dire Stanleyville-Bawasende-Mambasa-Irumu.

Sur le premier tronçon Stanleyville Km-23, une chaussée avec revêtement asphaltique sur 6 mètres de large a été aménagée. Ce tronçon est commun à la route de l'Ituri et à celle Stanleyville-Bukavu.

Sur le tronçon Km 23, 336, un important chantier d'entretien et d'amélioration a été installé.

Cette entreprise, qui porte sur un montant de 31 millions, est confiée à la Société SOCOTRA.

Plusieurs chantiers d'entretien mécanisé en régie ont fonctionné sur cette liaison en vue d'améliorer les tronçons qui ne répondaient pas aux exigences du trafic.

Un crédit de 110 millions a été accordé récemment en vue de l'aménagement du tronçon Km 23-Km 335. Il est envisagé d'y réaliser pour autant que le crédit le permette, un revêtement asphaltique sur une largeur de 3,50 m.

4^o Route Bunia-Watsa.

Un chantier d'entretien, d'amélioration et d'aménagement y a été installé. Ces travaux sont confiés à un entrepreneur privé.

Montant de l'entreprise : 15.000.000 de francs.

5^o Pratiquement tous les bacs de passage, qui étaient très nombreux dans cette région surtout sur la route de l'Ituri, ont été remplacés par des ouvrages fixes.

Dans le cadre du deuxième plan décennal des travaux d'aménagement importants sont envisagés sur les routes Stanleyville-Irumu, Beni-Irumu-Bunia-Nizi et Dungu-Paulis.

Cette question étant toujours à l'étude, il n'est toutefois pas possible de donner de plus amples détails au sujet de ce programme.

Il ressort de ce qui précède que le problème de l'amélioration des voies de communication dans cette région retient particulièrement l'attention des autorités responsables.

Qu'en est-il du chemin de fer Congo-Nil ?

Une convention fut conclue en date du 4 janvier 1902 avec la Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains (C.F.L.) en vue de la construction de lignes de chemin de fer, reliant le fleuve, l'une au lac Albert, l'autre au lac Tanganika.

En raison des découvertes minières importantes dans le Sud du Congo, cette convention fut toutefois amendée et la Compagnie reçut la concession des lignes Stanleyville-Ponthierville et Kindu-Kongolo.

In de huidige omstandigheden schijnt een zo belangrijke belegging als die welke de aanleg van een spoorweg tussen de Congo en de Nijl zou vergen, niet verantwoord.

* * *

b) De Hoge Raad van het Vervoer in Congo, een lichaam dat, behalve de ambtenaren van het Departement, ook vertegenwoordigers van de voornaamste vervoermaatschappijen en van de particuliere belangen omvat, werd belast met het maken van een studie van dit probleem.

Voor de aanleg van de spoorweg werden twee tracé's onverwogen :

1^o Het noordelijk tracé : Francquihaven-Leopoldstad (877 km). Dit tracé volgt ongeveer de loop van de Kasai. Het biedt geen moeilijkheden, behalve in het eerste gedeelte (240 km) bij vertrek uit Francquihaven. Bovendien moeten twee grote bruggen worden gebouwd.

De bouwkosten belopen ongeveer 4 miljard.

2^o Het zuidelijk tracé : Lualaburg-Inkisi (1.360 km).

Dit tracé zou, volgens sommigen, het voordeel bieden het zuidelijk deel van de Kwango te ontsluiten, dat thans geen rechtstreekse verbinding bezit voor de afvoer van zijn producten.

De moeilijkheden bij de uitvoering zijn ongelukkigwijze zeer groot. De kosten worden op ongeveer 8 miljard geraamd.

Anderzijds hebben bodemstudies uitgewezen dat de grond in die streken zeer arm is : zijn zandig karakter maakt iedere belangrijke reserve aan water of minerale stoffen onmogelijk. Het valt dan ook te betwijfelen of die streken productief te maken zijn.

De afstand tussen de verbindingpunten, Lualaburg in het oosten en Inkisi in het westen, bedraagt 1.401 km voor het noordelijk tracé en 1.360 km voor het zuidelijk tracé : het traject tussen de uiterste punten is dus vrijwel even lang voor de twee tracé's.

Uit het vorenstaande volgt dat alleen het noordelijk tracé in aanmerking kan komen.

Er is dan ook een vergelijkende studie gemaakt van een spoorweglijn langs dit tracé en de waterweg.

Te verrichten investeringen :

1^o *Spoorweg* :

- Kosten van de lijn : ongeveer 4 miljard.
- Aan te schaffen rollend materieel :
voor een vervoer van 600.000 ton : 500 miljoen.
voor een vervoer van 800.000 ton : 600 miljoen.

2^o *Waterweg* :

- Voor een vervoer van 600.000 ton :
Vervoermaterieel : 644 miljoen.
Havenuitrusting : 212 miljoen.

Dans les circonstances actuelles, un investissement aussi important que celui que nécessiterait la construction d'une ligne de chemin de fer entre le Congo et le Nil ne paraît pas justifié.

* * *

b) Le Conseil Supérieur des Transports au Congo, organisme qui groupe, outre des fonctionnaires du département, des représentants des principales sociétés de transports et des intérêts privés, a été chargé de faire une étude de ce problème.

Pour la construction du chemin de fer, deux tracés ont été pris en considération :

1^o Le tracé Nord : Port Francqui-Léopoldville (877 km). Ce tracé suit approximativement le cours du Kasai. Il ne présente guère de difficultés, sauf sur la première partie (240 km) en partant de Port-Francqui. En plus, il y a deux grands ponts à construire.

Le coût est évalué à 4 milliards environ.

2^o Le tracé Sud : Lualaburg-Inkisi (1.360 km).

En faveur de ce tracé, il a été invoqué qu'il permettrait d'envisager la mise en valeur de la partie méridionale du Kwango qui ne possède actuellement aucune voie de communication directe pour assurer l'écoulement de ses produits.

Malheureusement les difficultés d'exécution sont très grandes. L'estimation du coût des travaux atteint 8 milliards environ.

D'autre part, des études pédologiques ont fait ressortir que les sols dans toute cette région sont très pauvres : leur caractère sableux ne permet de maintenir aucune réserve importante d'eau ou de substances minérales. Dans ces conditions, il paraît douteux que ces terres puissent être rendues productives.

La distance entre les points de jonction, Lualaburg à l'Est et Inkisi à l'Ouest, est de 1.401 km pour le tracé Nord et de 1.360 km pour le tracé Sud : la distance de parcours entre les points extrêmes est donc sensiblement identique pour les deux tracés.

Il résulte de ce qui précède que seul le tracé Nord est à prendre en considération.

Une étude comparée d'un chemin de fer empruntant ce tracé et la voie fluviale a été faite également.

Investissements à faire :

1^o *Chemin de fer* :

- Coût de la ligne : 4 milliards environ.
- Matériel roulant à acquérir :
pour un trafic de 600.000 tonnes : 500 millions.
pour un trafic de 800.000 tonnes : 600 millions.

2^o *Voie fluviale* :

- Pour un trafic de 600.000 tonnes :
Matériel de transport : 644 millions.
Equipements des ports : 212 millions.

— Voor een vervoer van 800.000 ton :
Vervoermaterieel : 800 miljoen.
Havenuitrusting : 528 miljoen.

Kostprijs per ton voor het vervoer tussen Leopoldstad en Francquihaven :

— Pour un trafic de 800.000 tonnes :
Matériel de transport : 800 millions.
Equipement des ports : 528 millions.

Prix de revient du transport de la tonne entre Léopoldville et Port-Francqui. :

	Te water — Par eau	Per spoor — Par rail	Verschil — Différence	%
600.000 T.	362,90	715,—	+ 352,10	97,0
800.000 T.	351,80	608,—	+ 256,20	72,8
1.000.000 T.	348,80	550,80	+ 202,—	57,9
1.200.000 T.	347,—	511,—	+ 164,—	47,3

Gelet op wat voorafgaat, was de Hoge Raad van het Vervoer in Congo, als besluit van zijn werkzaamheden, van mening dat de aanleg van een spoorwegverbinding tussen de Beneden-Congo en de Spoorweg B.C.K. thans geen nut oplevert.

VRAAG.

Een ander lid zou gaarne vernemen of de Regerin van plan is, het spoorwegnet verder uit te breiden.

Vb. *a* : De verbinding B.C.K.-Leopoldstad, die, volgens dit lid, van essentieel belang is in economisch en politiek opzicht (voor de inlanders);

Vb. *b* : De verbinding Kindu-Ponthierstad, om een overlading te vermijden.

ANTWOORD.

Thans wordt geen uitbreiding van het spoorwegnet overwogen, behalve de rechtstreekse verbinding Aketi-Bumba tussen het Vicicongo-net en de stroom.

Aketi ligt op het eindpunt van het bevaarbaar vak van de rivier Itimbiri; dit vak is 255 kilometer lang.

Elk jaar, in de periode van lage waterstand, ondervindt de scheepvaart grote moeilijkheden door onvoldoende ankerdiepte op de drempels.

Om in deze moeilijke periode het vervoer te kunnen verzekeren, moest speciaal materieel — platboomde schepen van geringe diepgang — aangekocht worden.

Aan deze toestand zijn grote nadelen verbonden :

- een overlading meer;
- hogere bedrijfskosten;
- opstopping in de haven van Aketi;
- vertraging in het goederenvervoer.

Om deze nadelen op te heffen, kan er gedacht worden aan een verbetering van de scheepvaart-

En considération de ce qui précède, le Conseil Supérieur des Transports au Congo a émis l'avis, en conclusion de ces travaux, qu'il n'est actuellement pas utile de construire un chemin de fer reliant le Bas-Congo au rail B.C.K.

QUESTION.

Un autre membre voudrait savoir si le Gouvernement envisage de poursuivre le développement du réseau ferroviaire :

Ex. *a* : La liaison B.C.K.-Léopoldville, qui lui paraît essentielle du point de vue économique et politique (indigène);

Ex. *b* : La liaison Kindu-Ponthierville, qui éviterait une rupture de charge.

RÉPONSE.

Aucune extension du réseau ferroviaire n'est actuellement envisagée, sauf celle, Aketi-Bumba qui reliait directement le réseau des Vicicongo au fleuve.

Aketie est situé au terminus du bief navigable de la rivière Itimbiri : ce bief a une longueur de 255 km.

Chaque année au cours de la période des basses eaux la navigation y rencontre de grosses difficultés à cause du manque de mouillage sur les seuils.

Un matériel spécial — embarcations à fond plat et à faible tirant d'eau — a dû être acquis en vue d'assurer les transports pendant cette période critique.

Cette situation présente de graves inconvénients :

- un transbordement supplémentaire des marchandises;
- augmentation des frais d'exploitation;
- encombrement du port d'Aketi;
- retard dans l'acheminement des marchandises.

En vue d'y remédier on peut envisager soit d'améliorer les conditions de navigation sur la rivière

mogelijkheden op de rivier Itimbiri, of aan een rechtstreekse verbinding van de stroom met het Vicicongo-spoorwegnet door de aanleg van het vak Aketi-Bumba.

De Hoge Raad voor het Vervoer in Congo, een lichaam waarin, benevens ambtenaren van het Departement, ook vertegenwoordigers van de voornaamste vervoermaatschappijen en van de private belangen zitting hebben, werd belast met een vergelijkende studie van dit probleem.

Alles wijst er op dat hij zijn conclusies binnenkort zal kunnen neerleggen.

Wat nu de genoemde voorbeelden betreft :

a) *De verbinding B.C.K.-Leopoldstad, die, volgens het geachte lid, van essentieel belang is in economisch en politiek opzicht (voor de inlanders).*

Deze kwestie is onderzocht door de Hoge Raad voor het Vervoer in Congo (zie hiervoren, blz. 7, alinea's 3 tot 13).

Het probleem is van alle zijden bekeken.

Bij het einde van zijn werkzaamheden is de Hoge Raad van het Vervoer in Congo tot het besluit gekomen dat het thans geen nut heeft, een spoorlijn aan te leggen ter verbinding van de Beneden-Congo met de B.C.K.

b) *Voorbeeld b) : De verbinding Kindu-Ponthierstad, waardoor een overlading bespaard zou worden.*

Het bevaarbaar vak Kindu-Ponthierstad is 308 km lang.

Het vak Ponthierstad-Stanleystad is ongeveer 138 km lang.

Het bevaarbaar vak Stanleystad-Leopoldstad is 1.742 km lang.

De bevaarvaarmaking van het vak Ponthierstad-Stanleystad zou een 2.188 km lange waterweg tot stand brengen tussen Maniema en Leopoldstad, zonder dat er nog een overlading plaats moet hebben.

De bestudering van dit probleem staat op het programma van het tweede tienjarenplan.

Een eerste studiebrigade is trouwens reeds ter plaatse.

Of de spoorwegverbinding Ponthierstad-Kindu er komt, zal afhangen van de uitkomsten dezer studies.

VRAAG.

a) Hetzelfde lid vestigt de aandacht op enkele enorme omwegen in het tracé van het huidige plan. Naar zijn oordeel ware het beter de wegen rechter door te trekken, en ze met verbindingswegen aan te vullen.

b) Gewenst wordt ook dat het tweede tienjarenplan voor de Commissie komt, eer er een beslissing valt.

ANTWOORD.

a) De vijf hoofdweegen in het eerste Tienjarenplan moesten overal waar mogelijk het tracé van de bestaande weegen volgen om de bouwkosten en het aantal kunstwerken zo laag mogelijk te houden.

Itimbiri soit de relier directement au fleuve le réseau ferroviaire des Vicicongo en construisant le tronçon Aketi-Bumba.

Le Conseil Supérieur des Transports au Congo, organisme qui groupe, outre des fonctionnaires du Département, des représentants des principales sociétés de transport et des intérêts privés, a été chargé de faire une étude comparative du problème.

Tout laisse prévoir qu'il sera prochainement à même de déposer ses conclusions.

Quant aux exemples cités par l'honorable membre :
a) *La liaison B.C.K. — Léopoldville, qui lui paraît essentielle du point de vue économique et politique (indigène).*

Cette question a été examinée par le Conseil Supérieur des Transports au Congo (voir à ce sujet p. 7, alinéas 3 à 12).

Tous les aspects du problème ont été examinés.

A la fin de ses travaux, le Conseil Supérieur des Transports au Congo a émis l'avis qu'il n'est actuellement pas utile de construire un chemin de fer reliant le Bas-Congo au rail B.C.K.

b) *Exercice b : La liaison Kindu-Ponthierville qui éviterait une rupture de charge.*

Le bief navigable Kindu-Ponthierville a une longueur de 308 km.

Le bief Ponthierville-Stanleyville a une longueur de 138 km. environ.

Le bief navigable Stanleyville-Léopoldville a une longueur de 1.742 km.

En rendant navigable le bief Ponthierville-Stanleyville, on réaliserait une voie d'eau longue de 2.188 km qui relierait directement le Maniema à Léopoldville sans rupture de charge.

L'étude de ce problème figure au programme du deuxième plan décennal.

Une première brigade d'étude et d'ailleurs déjà sur place.

La question de la jonction ferroviaire Ponthierville-Kindu est conditionnée par les résultats de ces études.

QUESTION.

Ce même membre attire l'attention sur les énormes détours qu'on constate dans le tracé de certaines routes du Plan actuel. Il lui paraît plus judicieux d'établir des voies plus directes, complétées par des bretelles.

b) Il désire que le second plan décennal soit soumis à la Commission avant décision.

RÉPONSE.

a) Les cinq grands axes routiers prévus au premier Plan décennal devaient suivre, partout où ce serait possible, le tracé des routes existantes, en réduisant ainsi le coût des travaux de construction et le nombre d'ouvrages d'art.

De schematische tracés van deze hoofdwegen zijn zodanig gekozen dat zij de voornaamste centra van Congo verbinden en streken doorkruisen die nog slecht voorzien zijn van water- en spoorwegen.

As Stanleystad-Bukavu : rechtstreekse verbinding.

West-oostassen.

1) Matadi-Bukavu :

Men kan zeggen dat deze verkeersader tweemaal een omweg maakt, eerst via Leopoldstad, en dan via Luluaburg. Het lijkt normaal dat deze grote weg de hoofdstad van Congo aandoet, evenals de hoofdplaats van de Provincie Kasai.

2) Libenge-Aba :

Die is de kortste verbinding, waarbij zo goed mogelijk gebruik gemaakt wordt van de bestaande wegen en van de bodemgesteldheid in de doorgekruiste streken.

Zuid-noordverbinding.

1) Elisabethstad-Aba :

Deze verbinding maakt ettelijke omwegen die onvermijdelijk zijn als gevolg van de bodemgesteldheid of van de belangrijkheid van de te verbinden centra, of van de noodzaak om de bestaande wegen in te schakelen.

Jadotstad = groot centrum en bestaande weg;

Rutshuru = bodemgesteldheid van de streek en bestaande weg;

Bunia = groot centrum en bestaande weg.

2) Malonga-Aba :

Deze verbindingslijn is zeer recht en buigt alleen om Luluaburg, de hoofdplaats van de Provincie Kasai, aan te doen en tussen Stanleystad en Paulis om de bestaande wegen te benutten, ten slotte, tussen Luluaburg en Stanleystad, om de gebiedshoofdplaatsen Bena-Dibele, Lodja, Lomela en Opala met deze centra te verbinden.

b) Het tweede tienjarenplan berust thans als ontwerp op het Gouvernement-generaal; dit ontwerp zal aan de Gouvernementsraad voorgelegd worden tijdens de zitting van januari 1959.

Het definitief ontwerp zal door het Departement opgemaakt worden tijdens het eerste halfjaar 1959.

De programma's van het tweede plan, zullen, gelijk die van het eerste tienjarenplan, aan het Parlement worden voorgelegd zodra zij van de pers komen.

* * *

De buitengewone begroting 1958 is met 8 stemmen tegen 6 stemmen aangenomen.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
H. DELPORT.

De Voorzitter,
J. PHOLIEN.

Les tracés schématiques de ces axes ont été choisis en vue de relier entre eux les principaux centres du Congo et de traverser des régions encore mal desservies par eau et par fer.

Axe Stanleyville-Bukavu : liaison directe.

Axes Ouest-Est.

1) Matadi-Bukavu :

On peut dire que cet axe fait deux détours, l'un par Léopoldville, l'autre par Luluabourg. Il paraît normal que ce grand axe passe par la capitale du Congo et par le Chef-lieu de la Province du Kasai.

2) Libenge-Aba :

Il s'agit de la liaison la plus directe en utilisant au mieux les routes existantes et la configuration du terrain dans les régions traversées.

Axes Sud-Nord.

1) Elisabethville-Aba :

Cette liaison comporte certains détours imposés soit par la configuration des régions à traverser, soit par l'importance des centres à relier, soit encore encore par l'utilisation des routes existantes.

Jadotville = grand centre et route existante;

Rutshuru = configuration région et route existante;

Bunia = grand centre et route existante.

2) Malonga-Aba :

Cette liaison est très directe et ne s'incurve que pour passer par Luluabourg, chef-lieu de la Province du Kasai et, entre Stanleyville et Paulis, pour utiliser les routes existantes; enfin, entre Luluabourg et Stanleyville, pour relier à ces centres les chefs-lieux de territoires : Bena-Dibele, Lodja, Lomela et Opala.

b) Le second plan décennal est actuellement en projet au Gouvernement-Général; ce projet sera soumis au Conseil de Gouvernement à la session de de janvier 1959.

Le projet définitif sera rédigé par le Département au cours du premier semestre 1959.

Après impression, les programmes du second plan seront soumis au Parlement, ainsi qu'il l'a été fait pour le premier plan décennal.

* * *

Le budget extraordinaire de 1958 a été adopté par 8 voix contre 6.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
H. DELPORT.

Le Président,
J. PHOLIEN.