

Chambre des Représentants.

SEANCE DU 8 JUIN 1894.

Approbation d'une convention, conclue le 28 mai 1894,
entre l'État belge et la Compagnie du chemin de fer du Congo (¹).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (²), PAR M. FRIS.

MESSIEURS,

Chaque fois que la question du Congo a été portée devant la Chambre, elle a eu le don de provoquer dans le pays des courants d'opinions ardentes absolument contradictoires.

Les uns acceptant *à priori* et d'enthousiasme tout ce qui peut engager la Belgique dans l'œuvre du Congo ; les autres, au contraire, adversaires irréductibles de toute politique coloniale, repoussant systématiquement toute mesure pouvant entraîner le pays dans la voie des entreprises lointaines.

Le même phénomène se présente cette fois encore : le projet de loi relatif au chemin de fer du Congo a provoqué des attaques passionnées, d'autant plus vives que l'on y voit une étape nouvelle dans le sens de l'intervention belge en Afrique, et que cette étape semble marquer des tendances de plus en plus grandes à aller, jusqu'au bout, c'est-à-dire jusqu'à l'annexion qui apparaît à certains esprits inquiets, pleine de périls pour l'avenir de la patrie.

Mais il a rencontré aussi d'ardents défenseurs.

Séduits par la grandeur d'une œuvre glorieuse, qui a suscité des dévouements admirables, cédant à cette sorte de fascination, qu'exerce sur beaucoup

(¹) Projet de loi, n° 197.

(²) La section centrale, présidée par M. DE LANTSHEERE, était composée de MM. FRIS, DE TROOZ, DE RAMAIX, LÉON VISART DE BOCARME, NOTHOMB et DE MORLAU.

d'âmes généreuses une entreprise hardie, chevaleresque par bien des côtés, et qui a coûté déjà d'héroïques vies belges, ils n'hésitent pas un instant à se rallier à toute proposition qui a pour objet de la soutenir, n'importe au prix de quels sacrifices; et, anticipant sur la réalisation de leurs rêves d'avenir colonial, ils ne seraient pas éloignés de proclamer que la Mère-Patrie ne fait point assez pour ses futures possessions d'outre-mer!

Les uns et les autres, sans doute, sont sincères et croient avec la même foi, servir les vrais intérêts du pays.

Mais ils nous paraissent céder, en sens opposé, à des entraînements, à des idées préconçues, à des appréciations excessives qui les empêchent de juger sainement la vraie situation. Il importe hautement de s'abstenir de toute exagération, en pareille matière surtout, et il nous a toujours semblé que la vérité se trouvait précisément entre ces deux opinions extrêmes.

Il s'agit en définitive d'une question où la froide raison plus que le sentiment doit faire entendre sa voix.

C'est donc un devoir d'examiner les choses avec calme, froidement et sans parti pris, dans une affaire, comme celle qui nous est soumise, où de graves intérêts du pays sont en jeu.

Nous allons nous efforcer d'être fidèle à cette règle.

Quelle est la situation qui a provoqué le projet de loi sur lequel le Parlement est aujourd'hui appelé à délibérer? Elle est en somme assez simple.

Le Gouvernement belge a été autorisé à s'intéresser dans l'entreprise du chemin de fer du Congo à concurrence de 10 millions de francs. (Loi du 29 juillet 1889.)

Le capital étant de 25 millions, l'État est actionnaire pour les deux cinquièmes des fonds engagés dans l'affaire.

Tel est son intérêt direct dans l'entreprise. Mais à côté de cela, combien d'autres considérations lui interdisent, d'après nous, de se désintéresser!

La loi du 4 août 1890 a autorisé l'État Belge à avancer, à titre de prêt à l'État Indépendant du Congo, 25 millions.

Or, l'avenir de l'État Indépendant, de l'œuvre africaine, est intimement lié, personne ne pourrait sérieusement le contester, au sort du chemin de fer.

L'entreprise du Congo peut réussir et entrevoir une ère de prospérité si l'on parvient à relier Matadi au Stanley-Pool, c'est-à-dire, l'estuaire admirablement navigable pour les plus grands navires aux riches plateaux du Congo-Supérieur et aux milliers de kilomètres de rivières qui y assurent des moyens de transport relativement peu coûteux.

Mais, dans le cas contraire, c'est-à-dire si l'on ne parvient pas à combler cette lacune de plus de 400 kilomètres, à faire disparaître cette solution de continuité dans les transports, s'il faut être condamné, comme aujourd'hui, à diviser les charges, à leur faire parcourir à dos d'homme, péniblement et à grands frais ce long et dur chemin des caravanes, si cette situation doit perdurer, et ce grave obstacle rester debout, oh! alors, on peut l'affirmer sans crainte, il n'y a rien à espérer pour l'avenir de l'œuvre congolaise et le parti le plus sage serait de ne point s'obstiner à vouloir la mettre à fruit.

Mieux vaudrait mille fois renoncer à prolonger l'ère des sacrifices et mettre un terme à des efforts et à des héroïsmes sublimes sans doute, mais évidemment vains et irrémédiablement frappés d'avance de stérilité.

Or, nous le demandons dans cette hypothèse, qui ne peut se réaliser, que deviennent non seulement les 10 millions engagés dans le chemin de fer, mais encore la créance de 25 millions que l'État Belge doit avancer et qu'il a déjà, en partie, remis à l'État Indépendant du Congo.

En réalité donc, le Trésor belge est engagé directement pour 35 millions et le sort de cette somme considérable est intimement lié au sort du chemin de fer du Congo.

Voilà au seul point de vue des finances belges, l'enjeu et l'importance du projet de loi.

Il faut bien se pénétrer de cette vérité fondamentale car elle domine à notre sens tout le débat, et en forme en quelque sorte le point essentiel, la question préalable.

Veut-on laisser tomber l'entreprise du chemin de fer, l'abandonner à elle-même dans les circonstances difficiles où elle se trouve?

Soit, c'est une solution radicale qui trouvera peut-être quelques partisans, assez rares cependant, pensons-nous.

Mais alors la logique impose du même coup qu'on se désintéresse une bonne fois de l'œuvre du Congo, et que l'on renonce à en faire une colonie viable, pouvant exercer sur les destinées industrielles et commerciales de la Belgique l'influence la plus heureuse en lui ouvrant d'importants débouchés. Encore une fois, vains efforts en hommes et en argent.

Mieux vaudrait s'arrêter et ne pas jeter dans le gouffre de nouveaux millions, il ne les rendra jamais. Car sans le chemin de fer c'est une entreprise mort-née.

Et à côté de ces 35 millions directement avancés par le Trésor public, que de capitaux privés l'épargne belge a engagés au Congo.

Non seulement dans l'émission de l'emprunt à primes autorisé par la Législature, mais dans les diverses sociétés commerciales et industrielles qui se sont fondées pour l'exploitation et la mise en valeur des divers produits du continent africain.

Que deviendront ces entreprises et ces capitaux — pour la très grande partie belges — si l'entreprise du chemin de fer vient à sombrer?

Enfin — nous ne saurions ne pas le proclamer bien haut — quel sort sera réservé aux autres œuvres de civilisation qui se sont installées sur ces côtes lointaines?

Pourront-elles se soutenir et continuer à prospérer si le grand facteur de toute vie coloniale — sur lequel comptaient toutes les œuvres — les moyens faciles de transport — vient à périlcliter?

Non, sans doute, ce serait un douloureux recul dont la barbarie et l'esclavagisme, non encore vaincus, pourraient seuls se réjouir.

Telles sont, nous paraît-il, les considérations dont il faut sérieusement tenir compte lorsqu'on examine la question soumise au Parlement.

Elle touche, on le voit, à de très grands intérêts, matériels, financiers, économiques et aussi humanitaires et religieux, dont il n'est pas permis de faire abstraction.

Et en nous exprimant ainsi, ce n'est pas à l'enthousiasme ou au chauvinisme que nous obéissons, mais nous ne saurions être insensibles, nous l'avouons, à l'honneur du nom Belge.

Il souffrirait une cruelle atteinte dans cet effondrement lamentable qui rendrait inutile la conception hardie et généreuse de notre Roi et tant d'héroïques efforts de nos braves concitoyens officiers, ingénieurs, ouvriers, missionnaires et religieux.

La section centrale pense donc qu'il faut soutenir l'entreprise du chemin de fer qui est vraiment la clef du Congo et en le faisant la Chambre poursuivra, avec le Gouvernement, un double objectif : remplir un devoir patriotique, veiller à la sécurité des capitaux engagés dans l'entreprise. (Exposé des motifs, p. 6.)

Maïs comment, sous quelle forme et en s'entourant de quelles garanties ?

Pour résoudre ces points, il importe, avant tout, de se rendre bien compte des causes qui ont compromis et mis en danger l'entreprise, non pas, assurément pour se donner le vain plaisir de récriminer, de trouver en défaut des prévisions et des devis, il y a besogne plus utile à faire en ce moment, mais pour tirer des faits anciens des enseignements et surtout pour éviter de retomber dans les mêmes erreurs.

La Société du chemin de fer du Congo s'est constituée en 1889 au capital de 23 millions. Quand le Gouvernement demanda aux Chambres l'autorisation d'y intéresser le pays, il se rallia à ce chiffre, et il le défendit devant le Parlement.

Il ne faut point s'en étonner : le devis avait été dressé et vérifié par des hommes d'une compétence incontestable, et l'un d'eux, l'honorable M. Jules Urban, directeur général du Grand Central, écrivait, sous la date du 14 juillet 1889, une lettre convaincue pour démontrer l'exactitude des devis dressés par la Compagnie. Nous croyons utile de la reproduire dans ses passages principaux :

« Tous les hommes de métier qui ont lu le calcul du devis ont été unanimes à reconnaître que nos prévisions sont très raisonnables, et permettez-moi de vous rappeler qu'à votre retour de Berlin vous m'avez vous même déclaré que les hommes compétents avec lesquels vous et le capitaine Thys vous vous êtes trouvés en rapport, et notamment l'honorable M. Lent, l'éminent ingénieur-directeur de la Disconto-Gesellschaft, vous ont déclaré que les résultats de l'étude consignés dans notre brochure leur donnaient tous leurs apaisements.

» Et il doit en être ainsi, car nous avons expressément adopté des chiffres élevés pour tenir compte de l'imprévu dans une mesure plus large que de coutume. Somme toute, les trois éléments les plus difficiles à déterminer

étaient : le coût des terrassements, en tenant compte de la nature des terrains, — le coût des transports des terres et des matériaux de construction, — enfin la longueur de la ligne.

» Ces éléments ont été établis avec le plus grand soin.

» Pour le coût des terrassements on a pris comme base du devis le prix de travaux exécutés par des nègres non habitués au travail à Boma et à la construction du chemin de fer de Saint-Paul de Loanda à Ambaca. Il n'y a aucun doute qu'au moins après une première période de mise en train on obtiendra des prix beaucoup plus avantageux, les ouvriers nègres ayant acquis l'habitude du maniement des outils de terrassier.

» Le classement des terrains a été relevé point par point pendant la détermination du tracé.

» En ce qui concerne les transports des terres et des matériaux sur la ligne, on a agi avec la même prudence pour la main-d'œuvre relative aux chargements et aux déchargements.

» Quant aux transports proprement dits, leur coût a été établi d'après le nombre de tonnes à transporter. Nous avons discuté et arrêté le service d'exploitation nécessaire pour assurer ces transports sur chacune des sections. Et les prix forts que nous avons admis pour ce service nous mettent, j'en ai la conviction, à l'abri de tout mécompte.

» En ce qui concerne enfin la longueur du tracé, nous n'avions et ne pouvions avoir, dès l'origine, aucune donnée sur les résultats auxquels on arriverait. Cette longueur, obtenue en suivant à la lettre les instructions données aux ingénieurs, est considérable, puisqu'il s'agissait de relier deux points distants de 270 kilomètres et que le tracé adopté mesure 433 kilomètres. Mais, par contre, sauf sur 26 kilomètres en terrain difficile, les travaux de terrassements sont presque nuls sur plus de 400 kilomètres, et cette circonstance fait disparaître presque tous les aléas de l'entreprise.

» Le chiffre de 60,000 francs environ par kilomètre est élevé; il n'a été atteint que parce que 26 kilomètres sont en terrain difficile et devront être exécutés les premiers par des ouvriers peu expérimentés. Il a été, dans le devis, tenu compte largement de cette circonstance et de toutes autres éventualités.

» J'ai personnellement discuté avec les ingénieurs tous les prix et toutes les parties du devis, et j'ai la conviction profonde que le chiffre de 23 millions pour la construction et l'armement de la ligne ne sera pas dépassé.

» Agréez, etc.

» JULES URBAN. »

En présence de pareilles assurances données par un homme de métier de première valeur, et ayant passé toute son existence dans l'étude pratique des questions de chemin de fer, assurances confirmées d'ailleurs par d'autres personnes compétentes et honorables, parmi lesquelles notre ancien et très regretté collègue M. Sabatier, on peut comprendre que le Gouvernement, se croyant suffisamment éclairé, se soit déclaré satisfait et ait admis le devis de 23 millions de francs.

Le Parlement a d'ailleurs partagé sa confiance et le projet a été voté à une très grande majorité à la Chambre et au Sénat.

Sans doute on ne peut pas ne point déplorer les mécomptes survenus dans la suite et qui ont bouleversé toutes les évaluations de 1889, mais il nous semblerait contraire à toute justice de vouloir en rendre le Gouvernement responsable.

Il a été induit en erreur, comme la Compagnie du chemin de fer du Congo l'a vraisemblablement été elle-même.

Il semble difficile cependant de ne point exprimer quelques regrets et de ne point formuler certaines réserves.

Les devis soumis au Gouvernement n'ont pu être dressés que sur la foi de renseignements que nous appellerons indirects, c'est-à-dire que les personnes parfaitement honorables et distinguées d'ailleurs qui ont proposé les chiffres au Gouvernement n'avaient pu en vérifier sur place les données, ni les bases.

N'aurait-on pas agi prudemment en exigeant à l'appui de ces devis des plans et des études faites sur le terrain?

Tous ces plans et ces études existent-ils même à l'heure actuelle? Nous ne le pensons point. Nous n'avons pu les obtenir que pour une très minime partie de la ligne.

Les documents déposés sur le bureau de la Chambre comprennent simplement les profils en long et en travers des 149 premiers kilomètres ou en réalité de 79 kilomètres sur les $(589 - 70) = 519$ kilomètres restant à construire. Pour le surplus, soit pour $(519 - 79) = 440$ kilomètres on ne fournit aucune donnée précise quelconque, en dehors d'une carte d'étude, s'étendant jusqu'au kilomètre 214. Au delà, par conséquent, pour $(589 - 214) = 375$ kilomètres, plus rien! Et cela en 1894. On peut se demander sur quelles données on a travaillé en 1889 pour établir le devis. Ces documents sont incomplets et le Gouvernement devra se faire représenter, aussitôt que faire se pourra, les plans et études relatifs aux travaux à exécuter.

Il est à regretter aussi qu'avant d'en arriver à la situation fâcheuse d'aujourd'hui, on ne se soit pas préoccupé plus tôt des difficultés nombreuses de l'entreprise et des mécomptes considérables qu'elle éprouvait presque à chaque pas de l'avancement des travaux. Le capital n'a pas été absorbé complètement d'un seul coup : la situation fâcheuse où l'affaire en est arrivée a dû se dessiner dès l'abord ou du moins après un ou deux exercices. Il aurait fallu voir que les dépenses excédaient, dans une proportion notable, toutes les prévisions et aviser beaucoup plus rapidement aux mesures à prendre.

Le Gouvernement eut pu envoyer au Congo même un ou plusieurs ingénieurs compétents, fonctionnaires responsables du Gouvernement belge pour se rendre compte de l'état des travaux et en instruire les Chambres.

C'est une sage précaution que l'État ne perd jamais de vue dans les entreprises dans lesquelles il est financièrement engagé.

Il est superflu de répéter que si nous formulons ces regrets, ce n'est ni dans l'intention de blâmer ni pour récriminer. Mais les erreurs du passé, les illusions et l'excessive confiance doivent nous servir de leçons pour l'avenir et nous prémunir contre le retour des mêmes défaillances.

Quelle que soit la solution qui sera admise, une active vigilance, un contrôle continu et sérieux sont indispensables et devront être organisés.

C'est la garantie de toutes les institutions bien établies et la règle inflexible des administrations belges, sans exception. On n'y déroge pas impunément.

Les devis de 1889 ont donc été dépassés dans des proportions invraisemblables, que les plus pessimistes n'auraient pas imaginées, et à l'heure actuelle, la Compagnie du Chemin de fer du Congo a absorbé presque tout son capital pour construire environ 70 kilomètres, soit 18 % de la longueur totale de la ligne.

Nous ne méconnaissions pas que la Compagnie a cherché à expliquer les mécomptes. On pourrait discuter les justifications produites, en admettre quelques-unes, en écarter d'autres. Il n'y a assurément aucune utilité pratique à cette discussion.

Les faits sont là ; comment sortir de la situation difficile ?

Tel est le seul problème à résoudre.

La Compagnie avait proposé un emprunt hypothécaire de 6 millions, mais le Gouvernement rejeta cette combinaison, à très bon droit selon nous, et les raisons qu'il en donne dans l'Exposé des motifs nous semblent péremptoires.

Le Gouvernement, principal actionnaire de la Compagnie, ne pouvait admettre un emprunt laissant aux banquiers intermédiaires un taux oscillant entre 6-40 et 9 %, alors que l'argent lui coûte moins de 3 %.

Et la garantie hypothécaire réclamée et accordée pouvait éventuellement exposer l'avoir de la Compagnie. Le Gouvernement ne pouvait le souffrir.

Il a proposé une autre combinaison qui a été acceptée par la Compagnie et qui forme l'objet de la convention à approuver.

En voici les lignes principales :

Le capital sera porté de 25 à 35 millions et le Gouvernement Belge souscrit seul les 10 millions d'actions nouvelles (8,000 actions du capital et 12,000 actions ordinaires, de 500 francs chacune).

Les dix premiers millions souscrits par le Gouvernement en 1889 l'avaient été complètement en actions de capital.

Les intérêts intercalaires sont ramenés uniformément à 3 1/2 %, au lieu de 7 % dont bénéficiaient les actions ordinaires.

Nous ne dirons rien des clauses de déchéance et de rachat qui modifient très heureusement les conventions anciennes.

L'Exposé des motifs en fait très bien ressortir la portée considérable (pages 7 à 8). La section centrale a appuyé sur les conséquences de la Convention en ce qui concerne la situation qui sera faite aux diverses actions. Les réponses faites aux questions posées et qui sont annexées au présent rapport déterminent exactement la portée des spéculations nouvelles.

Le Gouvernement belge deviendra donc actionnaire de la Compagnie du chemins de fer du Congo à concurrence de 20 millions sur un capital de 35 millions, soit pour les quatre cinquièmes du capital, et à ce titre, il s'est réservé le droit de nommer un ou deux commissaires spéciaux, investis des pouvoirs de contrôle les plus étendus sur toutes les opérations de la Société.

La section centrale ne peut qu'approuver beaucoup cette mesure, mais elle demande formellement qu'elle soit complétée par l'envoi d'une mission technique au Congo même, pour surveiller sur place la marche des travaux

et l'emploi des capitaux engagés : c'est un complément indispensable de la mesure proposée si l'on veut obtenir un contrôle sérieux et vraiment efficace. Il a fait défaut jusqu'ici, évitons la même erreur.

Les dépenses à résulter de ces inspections temporaires et du contrôle des commissaires devraient être à la charge de la Compagnie du Congo.

Il convient d'insister pour que le Gouvernement obtienne des engagements nets et précis sur ces divers points.

Dans cette situation nouvelle, avec un capital majoré de 10 millions, quel sera l'avenir de l'entreprise, va-t-il assurer définitivement son sort ?

C'est ici surtout qu'il importe de s'expliquer avec la plus entière franchise.

Que pourra-t-on faire de ces 10 millions nouveaux ?

Quelle partie de la ligne permettront-ils de construire ?

En toute sincérité, nous devons dire que nous ne le savons point, et que l'on ne pouvait d'ailleurs pas espérer arriver à le savoir d'une manière absolument certaine.

Des doutes subsistent et c'est inévitable.

L'Exposé des motifs nous apprend que le coût kilométrique de la partie de la ligne restant à construire, s'élèvera à 100,000 francs et qu'en conséquence les dix millions permettront de construire 100 kilomètres.

Ces évaluations sont basées sur le rapport de M. l'ingénieur Hubert, œuvre consciencieuse, mais qui repose sur des données nécessairement incomplètes. Nous l'avons fait remarquer déjà.

Quoi qu'il en soit, ce document constitue un élément sérieux d'appréciation dont il faut tenir compte. L'honorable fonctionnaire ne donne lui-même ses conclusions que comme une probabilité, nullement comme une certitude. Nous imiterons cette réserve prudente et sage.

On arrive — avons-nous dit — à un coût kilométrique de 100,000 francs et à un avancement des travaux correspondant à 50 kilomètres par an.

Ces chiffres nous paraissent bien établis et pourront n'être pas dépassés si l'entreprise est menée avec compétence et énergie et si le contrôle s'exerce efficacement. Aussi, ne serions-nous pas éloignés de les admettre en nous basant sur quelques points de comparaison que nous croyons utiles d'indiquer

Les lignes de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux sont établies à l'écartement de 1 mètre, de 1^m,067 et exceptionnellement de 1^m,50.

Le chemin de fer du Congo est construit à voie très réduite : 75 centimètres.

De plus, le chemin de fer du Congo n'a à supporter aucune dépense d'acquisition de terrains, et l'armement prévu (locomotives et wagons) rapporté au kilomètre, est quatre et demi fois moins important que celui des chemins de fer vicinaux.

Enfin, les 1170 kilomètres des chemins de fer vicinaux sont constitués par une soixantaine de lignes différentes, ce qui exige une grande subdivision des installations (dépôts, ateliers, prises d'eau, etc.) et, par conséquent, un surcroît assez sensible du coût de la construction.

Ce sont là quatre différences notables dans la dépense, au profit du chemin de fer du Congo et qui représentent, approximativement, une avance de 13,500 francs par kilomètre.

Le coût kilométrique des 1,170 kilomètres de lignes vicinales, s'est élevé à 43,000 francs en moyenne.

Il y a donc une marge de $100,000 - 43,000 = 53,000$ francs par kilomètre, à laquelle il faut ajouter l'avance de 13,500 francs, indiquée plus haut, ce qui porte la différence, en faveur de la partie du chemin de fer du Congo restant à construire, au chiffre plus élevé de 68,500 francs par kilomètre.

En d'autres termes, en fixant à 100,000 francs le prix du kilomètre restant à construire au Congo, on met à la disposition de la Compagnie une somme dépassant de 68,500 francs par kilomètre le coût kilométrique des lignes vicinales belges.

C'est considérable et un pareil écart est rassurant parce qu'il semble tenir suffisamment compte des difficultés et des dépenses spéciales inhérentes à l'entreprise africaine.

Il ne paraît donc pas téméraire d'espérer qu'au prix de 100,000 francs par kilomètre on pourra terminer le chemin de fer du Congo, mais à la condition, nous ne saurions trop le répéter, que les mesures de contrôle indiquées précédemment soient rigoureusement observées.

Les 10 millions demandés aux Chambres permettraient donc de faire 100 kilomètres et d'arriver ainsi entre les kilomètres 160 et 170, non loin de Kimpessé et au centre d'une région que l'on dit extrêmement peuplée.

La durée de ce travail est estimée à deux années, sur le pied de 50 kilomètres par an.

Si les prévisions se réalisent, on aura dépensé alors un capital de 33 millions de francs et l'on sera arrivé vers la fin de 1896.

A ce moment, il restera encore à construire $(389 - 170) = 219$ kilomètres. Ce qui d'après les données ci-dessus, représente une dépense de 21,900,000 francs et environ 4 $\frac{1}{2}$ années de travail. L'on serait ainsi arrivé vers la fin de 1900.

Mais n'anticipons pas et examinons la situation qui sera faite à l'entreprise vers juin 1896, quand la voie aura atteint le kilomètre 170.

Le capital de 33 millions aura été absorbé, mais le terminus de la ligne situé vers Kimpessé plongera, dit-on, dans une région populeuse, où se recrutent les porteurs, où les caravanes rompent charge et où, par conséquent, on espère que, grâce à ces circonstances, l'exploitation de la première section de la ligne — entre Matadi et la région de Kimpessé — pourra être fructueuse.

C'est vraisemblable.

Le parcours sera déjà assez long sur ces 170 kilomètres pour que le chemin de fer se substitue rapidement aux porteurs. Les caravanes venant de Stanley-Pool ou s'y rendant n'auront plus à franchir à pied qu'une distance de 200 kilomètres (du Pool à Kimpessé) et pour le restant du trajet (de Kimpessé à Matadi) c'est le chemin de fer seul qui bénéficiera des transports.

Telles sont évidemment les probabilités.

Mais quelles seront les recettes brutes, quel sera le bénéfice net de cette exploitation ?

Voilà le point intéressant.

Il est bien difficile de les évaluer avec précision.

L'Exposé des motifs fait la supputation des recettes brutes et il arrive à un chiffre de 1,546,250 francs par an, en se basant sur les seuls transports qui s'effectuent actuellement entre le Haut et le Bas-Congo (pages 4 et 5).

Nous n'y trouvons point l'estimation des frais d'exploitation, qui pourrait, par la combinaison avec les recettes brutes, nous permettre d'arriver à connaître le *bénéfice net*, élément essentiel d'appréciation.

Le rapport de M. Hubert n'en dit pas davantage, pas plus que les annexes. On trouve bien à l'annexe IV (p. 63 et seq.) quelques chiffres globaux relatifs aux dépenses d'exploitation. Ainsi, en note à la page 63, on lit que les dépenses s'élèveront à 83,000 francs pour les 100 premiers kilomètres; mais ce poste n'est pas justifié.

Plus loin, à la page 64, on escompte un bénéfice net d'exploitation de 1,400,000 francs sur les 175 premiers kilomètres.

Si l'on rapproche ce chiffre de l'évaluation, rappelée ci-dessus, des recettes brutes de la même section de ligne, 1,545,250 francs, on peut en conclure que les dépenses de cette même section sont évaluées à 145,250 francs par an.

Ce chiffre nous paraît acceptable. Il résulte de calculs auxquels nous nous sommes livrés, que la dépense sur laquelle on doit compter atteindrait environ 100,000 francs. Il reste donc 45,250 francs, soit près de 50 % d'imprévus.

Remarquons qu'ici les points de comparaison avec les chemins de fer secondaires de notre pays font absolument défaut, et que l'on verserait dans une erreur absolue en appliquant au chef du Congo les chiffres de dépenses d'exploitation des lignes européennes.

Il ne s'agit en effet, là-bas, dans les premières années, que d'un service comprenant un seul train par semaine dans chaque sens (voir cahier des charges de la concession, art. 65), ce qui suffit largement pour assurer le trafic prévu dans l'Exposé des motifs : 1,600 voyageurs et 4,000 tonnes de marchandises.

Plus tard, il y aura deux trains par semaine dans chaque sens; mais ce régime ne s'appliquera évidemment qu'au fur et à mesure du développement du trafic et lorsque la ligne sera complète.

En comptant un train par semaine, dans chaque sens, sur les 175 premiers kilomètres, la dépense totale prévue de 145,250 francs représente une dépense de 8 francs par train-kilomètre. Ce chiffre est de nature à rassurer les hommes compétents et laisse une marge suffisante à l'imprévu. (Sur les grandes lignes belges, le train-kilomètre représente une moyenne de 2.00; sur les lignes vicinales, 0.60.)

Nous croyons donc pouvoir conclure de l'examen des chiffres relevés dans les documents ou déduits de ceux-ci, que la mise en exploitation des 175 premiers kilomètres pourra se faire dans des conditions rémunératrices.

L'hypothèse prévue par l'Exposé des motifs pourra donc se réaliser et elle est la justification du projet de loi : l'entreprise du chemin de fer du Congo sera sauvée.

La section centrale fait siennes les observations de l'Exposé des motifs qui visent la situation de la Compagnie au moment où les 175 premiers kilomètres étant terminés, elle devra se procurer des capitaux nécessaires pour terminer l'entreprise. « La Compagnie devra donc, dans un avenir relativement pro-

» chain, recourir à l'emprunt par émission d'obligations : c'est la loi commune des sociétés qui construisent des chemins de fer.

» Que faut-il pour qu'elle puisse emprunter à des conditions avantageuses ?
 » Il faut qu'elle possède un crédit bien établi; qu'elle offre à ses futurs obligataires un gage réel d'une valeur sérieuse; que ceux-ci se trouvent en présence de certitudes en matière de recettes; qu'enfin, ils soient garantis contre le risque d'une déchéance ruineuse.

» Or, le crédit de la Compagnie, notre combinaison l'affermir en maintenant le service des intérêts intercalaires, tout en ramenant ceux-ci à un taux normal; la constitution d'un gage réel sérieux et les résultats en recettes, elle les assure en permettant de continuer la construction, au moyen du capital-actions, jusqu'au point où l'exploitation deviendra rémunératrice; enfin elle garantit la conservation du gage en restreignant à la partie de ligne non construite le droit de déchéance que l'État du Congo peut éventuellement exercer sur la concession de la Compagnie. »

Toutes les sections ont fait au projet de loi un accueil favorable. Mais à côté et au-dessus du projet en délibération quelques réflexions ont surgi.

Le pays qui s'intéresse chaque jour davantage aux affaires du Congo s'occupe des discussions auxquelles, de divers côtés, a donné lieu le traité anglo-congolais récemment publié.

On sait que l'État du Congo n'est pas seul en cause; cette convention donne lieu, en ce moment même, à des débats parlementaires et diplomatiques entre d'autres puissances, et il serait difficile, à l'heure qu'il est, de formuler des appréciations; mais la section centrale a reçu l'assurance que le Gouvernement suivra avec la plus sérieuse attention les faits qui viendront à se produire et elle a la conviction qu'il veillera à ce que la Belgique ne soit pas entraînée dans des complications internationales.

Le projet en discussion qui demande à la Belgique une nouvelle mise de fonds dans l'entreprise du chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool, suppose naturellement l'existence du droit d'option assuré à la Belgique par le Roi-Souverain.

La section centrale constate que le droit de la Belgique d'être substituée aux droits et charges de l'État du Congo n'a été jusqu'ici l'objet d'aucune contestation. C'est ce que rappelait dernièrement M. le Ministre des Affaires Étrangères en se référant aux déclarations faites en 1890 par l'honorable M. Beernaert, alors chef du cabinet.

Ces constatations seront sans doute jugées satisfaisantes par la Chambre.

En résumé, et telles sont les conclusions de la section centrale :

Personne ne peut songer à abandonner l'œuvre africaine ni les intérêts multiples et de toute nature que les Belges ont au Congo.

Or, cette œuvre et ces intérêts sont gravement compromis si le chemin de fer vient à tomber.

Le projet de loi soumis à la Chambre assure la continuation des travaux du chemin de fer dans des conditions favorables au pays.

C'est pourquoi la section centrale propose à la Chambre à l'unanimité moins une abstention d'approuver la convention conclue entre l'État et la Compagnie du Congo. Le membre qui s'est abstenu a justifié son abstention pour des raisons personnelles ; il a été désigné à son insu et en son absence comme membre de la section centrale, et, s'il avait été présent, il aurait décliné cette marque de confiance pour les mêmes motifs.

Le Rapporteur,

V. FRIS.

Le Président,

T. DE LANTSHEERE.

ANNEXE.

1. Que deviennent les parts de fondateur dans la combinaison proposée par le Gouvernement :

A. Au cas de reprise par la Belgique ?

B. Au cas de non reprise ?

A. — En vertu de l'article 4 de la convention qui a été approuvée à l'unanimité par les actionnaires de la Compagnie, réunis en assemblée générale le 4 juin courant, l'État belge a le droit de racheter la concession, pendant une époque déterminée, aux conditions ci-après :

1° Reprise des charges de la Compagnie;

2° Remboursement des actions de capital au pair, et des actions ordinaires au taux de 600 francs.

« Moyennant l'accomplissement de ces conditions, l'État belge sera substitué à tous les droits de la Compagnie. »

Aucune stipulation n'étant faite au profit des parts de fondateurs, celles-ci seraient sans valeur, puisqu'elles ne constituent pas une dette de la Société.

B. En cas de non reprise par le Gouvernement belge et d'exploitation par la Compagnie, les parts de fondateur jouiraient des avantages prévus à l'article 40 des statuts. Après le prélèvement, sur les bénéfices nets, des attributions prévues aux articles 37 et 38 des statuts, 40 % de l'excédent seraient répartis aux parts de fondateur.

Si la Compagnie entrait en liquidation, les parts de fondateur seraient traitées conformément à l'article 43 des statuts.

Après le paiement des dettes et charges sociales, le remboursement des actions de capital au pair et des actions ordinaires à 1,000 francs serait effectué; l'arriéré des intérêts de 3 1/2 % sur les actions de capital et de 7 % sur les actions ordinaires serait également comblé.

2. Si l'État belge rachète, faut-il continuer à partager les bénéfices avec les parts de fondateur?

3. Pourquoi la convention est-elle muette sur ce point?

Le surplus de l'actif serait réparti comme il suit :

50 % aux actions de jouissance remplaçant les actions ordinaires remboursées;

40 % au Conseil d'administration;

40 % aux 4,800 parts de fondateur.

Si l'État rachète la concession, il deviendra propriétaire de toutes les actions, puisqu'il les aura remboursées; la Compagnie n'ayant plus de raison d'exister, sera mise en liquidation et les parts de fondateur n'auront donc aucun droit à partager les bénéfices que l'État réaliserait par l'exploitation de son chemin de fer.

La convention détermine nettement les conditions moyennant lesquelles l'État sera, en cas de reprise, substitué à tous les droits de la Compagnie; il était dès lors inutile d'ajouter qu'il ne sera tenu à aucune autre obligation, soit envers les actions de jouissance, soit envers les parts de fondateur, soit même envers le Conseil d'administration, lesquels — *en cas de non reprise par l'État belge* — auraient participé, dans les proportions déterminées par les articles 40 et 45 des statuts, à la répartition éventuelle d'un excédent de bénéfice ou d'un reliquat d'actif.

(15)

(ANNEXE AU N° 238.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 JUIN 1894.

ERRATA :

1° — Page 7, alinéa 16, ligne 5, il faut lire : *stipulations*, au lieu de : *spéculations*.

2° — Page 10, alinéa 7, ligne 4, il faut lire : *400 voyageurs*, au lieu de : *1,600 voyageurs*.
