

Chambre des Représentants.

SEANCE DU 26 JANVIER 1923.

Projet de loi

relatif à l'approbation de la Convention du 31 décembre 1921 entre l'État Belge
et la Compagnie du chemin de fer du Congo (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION SPÉCIALE (2), PAR M. FORTHOMME.

MESSIEURS,

Le chemin de fer de Matadi à Léopoldville, qui joue un rôle essentiel dans le développement de notre Colonie, est appelé à subir de notables transformations. En exploitation depuis vingt-cinq ans, il est encore à même d'assurer le trafic existant; mais il n'en sera plus ainsi le jour où le Congo prendra tout l'essor que nous en attendons. Le Gouvernement de la Colonie, répondant aux vœux des milieux intéressés et soucieux de préparer l'avenir, s'est entendu avec la Compagnie pour qu'il soit procédé aux changements nécessaires.

La convention du 9 novembre 1921 détermine le régime nouveau. La voie sera améliorée par la réduction des pentes, l'agrandissement des courbes, le passage à l'écartement de 1^m.067; la capacité de transport sera portée à un minimum de 250,000 tonnes par an dans chaque sens. Les fonds sont fournis par le Gouvernement de la Colonie qui souscrit pour 40 millions d'actions nouvelles et prendra des obligations pour le surplus. On estime provisoirement ce dernier poste à 70 millions de francs.

(1) Projet de loi, n° 381 de 1921-1922.

(2) La Commission spéciale, présidée par M. Tibbaut, était composée :

- 1) Des membres de la *Commission permanente des Colonies* : MM. Tibbaut, président, Branquart, Brifaut, de Béthune, du Bus de Warnaffe, Fischer, Forthomme, Hubin, Lamborelle, Mathieu, Max, Piérard, Renkin, Richard, Van Cauwelaert et Van Remoortel.
- 2) Des membres nommés par les *Sections* : MM. Brifaut, Carlier, Colleaux, Richard et Van Hoeck.

Les tarifs devront être approuvés par le Ministre des Colonies. La convention indique les principes qui présideront à leur établissement ; ils s'attachent à concilier l'intérêt des actionnaires et celui des expéditeurs.

Enfin, le Gouvernement de la Colonie renonce à exercer son droit de rachat avant l'expiration d'un délai de vingt-cinq ans qui se comptera dès l'achèvement des travaux, la limite extrême étant fixée au 1^{er} janvier 1952.

Conformément à la loi, le décret qui approuva cette convention fut soumis au Conseil Colonial. Il y recueillit, après une sérieuse discussion, la majorité des suffrages. Il fut ensuite déposé pendant trente jours sur le bureau des deux Chambres sans soulever d'opposition. La question est donc réglée en ce qui concerne le pouvoir législatif colonial.

Il reste maintenant à compléter l'œuvre par le vote de la loi qui vous est soumise aujourd'hui. La métropole, en effet, possède tout comme sa colonie un droit de rachat. Elle l'a acquis en 1896 lorsqu'elle souscrivit certaines augmentations de capital de la compagnie (Convention du 10 avril 1896, modifiée le 13 novembre 1901). Pour que la Convention du 9 novembre 1921 puisse sortir ses effets, il convient que la Belgique à son tour renonce à exercer son droit de rachat pour le même terme de 25 ans, avec la limite indiquée plus haut. Cette renonciation fait l'objet de la Convention du 31 décembre 1921 que nous sommes appelés à ratifier.

Dans toutes les sections sauf une, la majorité s'est prononcée pour l'adoption du projet de loi. Au sein de la Commission spéciale l'opinion générale s'est également dessinée dans ce sens. Toutefois, les vues qui, lors de l'examen du Budget de la Colonie en juin 1922, furent exprimées au sujet de la Convention en question y ont trouvé un nouvel écho. On s'est encore demandé si la formule apportée par le Gouvernement était bien celle qui sauvegarde le mieux les intérêts de la Colonie. Nous rappellerons brièvement les thèses en présence :

La ligne Matadi-Léopoldville conditionne tout le trafic du Congo à l'exception du Katanga et de la frontière orientale. Qui la possède tient en quelque sorte les clefs de la Colonie. Il est de l'intérêt général qu'un organisme privé ne puisse s'en servir pour « contrôler » toutes les entreprises coloniales. Le droit de rachat détenu par la Belgique et par la Colonie nous permettrait de reprendre à bon compte (l'évaluation est de 142 millions environ) une affaire qui vaut aujourd'hui plusieurs centaines de millions. La ligne devenue chemin de fer de l'État n'aurait plus à répondre aux exigences des actionnaires ; elle s'exploiterait dans l'unique but d'assurer aux commerçants, aux planteurs, aux entreprises minières, des tarifs minima qui compenseraient dans toute la mesure du possible le handicap des transports à longue distance.

A l'objection qu'il serait injuste de rembourser en francs dépréciés des actions et des avances payées jadis en francs-or, il a été répliqué que c'était là le cas des possesseurs de rente belge, de crédits hypothécaires, de dépôts en banque, etc. On a rappelé aussi les plantureux bénéfices réalisés au cours de tant d'années prospères, sans qu'il fut toujours procédé à la constitution des réserves ou aux amortissements correspondants.

De même le décaissement immédiat qu'exigerait le rachat ne semble pas si considérable qu'il puisse justifier l'appréhension dont a témoigné l'honorable Ministre des Colonies. Il serait loin d'atteindre les 142 millions cités. En effet, pour les actions et pour les obligations qui appartiennent déjà à l'Etat, il n'y a pas lieu à remboursement. Pour les obligations restantes, il n'y aurait qu'à reprendre le service des intérêts et de l'amortissement.

Par contre, le Gouvernement a opposé avec force à ceux qui demandaient la reprise par l'Etat la difficulté pour celui-ci d'exploiter avantageusement un chemin de fer en pays neuf et lointain. Il a rappelé les défauts du fonctionnarisme, les leçons de l'expérience qui partout condamnent l'Etat industriel ou commerçant. A ceux qui proposaient un moyen terme, un système où l'Etat propriétaire confierait l'exploitation à une compagnie avec octroi de primes ou participation aux bénéfices, l'honorable Ministre des Colonies a répondu que l'intérêt de l'exploitant ne serait pas suffisamment éveillé, que mieux valait lui laisser le sens de la propriété.

Dans la combinaison à laquelle s'est arrêté le Gouvernement, il détiendra désormais la majorité des actions, 25 millions de francs sur un total de 40 millions.

Il sera par conséquent maître des décisions à prendre, puisque maître en tout temps de l'assemblée générale. Mais il compte en même temps, les déclarations de M. le Ministre des Colonies en font foi, laisser aux dirigeants de la Compagnie toute l'autorité et toute l'initiative désirables. Dans la pensée de ses auteurs, la Convention du 9 novembre 1921 doit permettre de marier de la plus heureuse façon la défense administrative des intérêts généraux et l'utilisation intensive des compétences particulières.

Ainsi les tarifs de la ligne Matadi-Léopoldville auront désormais, si la Convention donne ce qu'on en attend, trois raisons d'être les plus favorables au commerce du Congo. D'abord le Ministre doit les approuver. Ensuite la Compagnie qui les édictera aura pour majorité d'actionnaires l'Etat lui-même. Enfin l'article 6 formule des règles aussi logiques qu'équitables.

Pourtant, au sujet de ces tarifs tels que les fait entrevoir l'article 6 des doutes se sont manifestés. Voyons ce qu'il en est. Il faudra d'une part assurer aux capitaux une rémunération équitable; il faudra de l'autre donner aux expéditeurs les tarifs les plus bas. C'est simple, sain et net. Mais les uns ont annoncé que la charge répondant à la première de ces conditions sera tellement lourde après l'exécution des travaux et vu le tonnage encore insuffisant que les tarifs ne pourront être abaissés. D'autres ont dit que la deuxième condition ne se remplira qu'aux dépens de l'Etat et qu'il aurait mieux fait de subir cette perte dans une entreprise entièrement à lui. Il en est enfin qui ont déclaré : vous créez le conflit à l'état permanent entre les actionnaires privés et l'actionnaire-Etat.

Après examen, votre Commission a estimé que seule la pratique permettra de juger à cet égard la formule proposée et qu'en attendant il n'y avait pas lieu de s'exagérer les difficultés. Beaucoup dépendra des hommes qui au sein de la Compagnie représenteront l'Etat. Plus encore dépendra de l'esprit qui

animera les dirigeants de l'entreprise, Leur passé doit nous répondre de l'avenir. Ils comprendront sans aucun doute que l'essor d'un vaste empire colonial est en quelque sorte dans leurs mains, qu'il est de leur propre intérêt comme de celui du pays de consentir au moment voulu tel ou tel sacrifice que les récoltes futures se chargeront de payer généreusement.

Le projet de loi propose de postposer le droit de rachat pour une période qui sera en réalité de trente ans. Ce terme, du moment qu'on accepte le principe de la renonciation, n'a rien d'excessif. Il faut que les associés de l'État aient la certitude de pouvoir profiter eux-mêmes des efforts qu'ils sont appelés à faire. Une période plus courte ne le leur permettrait pas.

En vous proposant, Messieurs, d'adopter le projet du Gouvernement, votre Commission spéciale tient à souligner son désir de voir le Chemin de fer du Bas-Congo se reconstruire au plus tôt. La procédure a pris très longtemps. La Convention date du 9 novembre 1921 et nous sommes en 1923. Depuis plus d'un an les cercles coloniaux en ont examiné tous les détails. La presse lui a fait large part. Le Conseil Colonial s'est prononcé. La Chambre elle-même a déjà vu débattre dans son enceinte les points essentiels de la réforme proposée; elle n'aura sans doute pas de peine à se faire promptement une opinion définitive.

Certains membres de la Commission ont tenu à faire observer que leur approbation du projet a uniquement été amenée par le caractère d'urgence absolue que présentent les travaux envisagés. Un membre enfin, tout en approuvant le projet du Gouvernement, croit devoir profiter de cette occasion pour formuler des réserves au sujet du retard apporté dans les travaux de construction du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga.

Le Rapporteur,

PIERRE FORTHOMME.

Le Président,

EM. TIBBAUT.



(1)

(N^o 123)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 26 JANUARI 1923.

Wetsontwerp

betreffende de goedkeuring der overeenkomst van 31 December 1921 tusschen den Belgischen Staat en de «Compagnie du chemin de fer du Congo»⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDERE COMMISSIE (2), UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER FORTHOMME.

MIJNE HEEREN,

De spoorweg Matadi-Leopoldville, die een hoofdrol speelt in de ontwikkeling van onze Kolonie, is geroepen merkelijke veranderingen te ondergaan. Hij bestaat sedert vijf en twintig jaar, en hij is nog wel in staat het tegenwoordige vervoer te verzekeren. Maar zoodra de Congostaat de uitbreiding zal nemen die wij ervan verwachten zal hij niet meer toereikend zijn. Om aan het verlangen der belanghebbende middens te gemoet te komen en om de toekomst voor te bereiden is de Regeering van de Kolonie overeengekomen met de Compagnie om de noodige veranderingen te doen uitvoeren.

De Overeenkomst van 9 November 1921 bepaalt het nieuwe stelsel. De spoorweg zal verbeterd worden door de vermindering der glooiingen, de vergrooiting der krommingen, het brengen van den rail-afstand op 1^m.067; de vervoerkracht zal gebracht worden op een minimum van 250,000 ton per jaar in beide richtingen. De sommen zullen verschaft worden door de Regeering van de Kolonie die voor 40 miljoen nieuwe aandeeleu onderschrijft en voor het overige obligaties zal nemen. Deze laatste post wordt voorloopig geraamd op 70 miljoen frank.

(1) Wetsontwerp, n^o 581.

(2) De Bijzondere Commissie, voorgezeten door den heer Tibbaut, bestond uit:

- 1) De leden van de *Bestendige Commissie voor de Koloniën*: de heeren Tibbaut, voorzitter, Branquart, Brifaut, de Béthune, du Bus de Warnaffe, Fischer, Forthomme, Hubin, Lamborelle, Mathieu, Max, Piérard, Renkin, Richard, Van Cauwelaert en van Remoortel.
- 2) De leden benoemd door de *Afdeelingen*: de heeren Brifaut, Carlier, Colleaux, Richard en Van Hoeck.

De tarieven zullen moeten goedgekeurd worden door den Minister van Koloniën. De Overeenkomst duidt aan volgens welke beginselen zij moeten vastgesteld worden. Er wordt naar gestreefd de belangen van de aandeelhouders en deze van de afzenders met elkaar overeen te brengen.

Ten slotte, de Regeering van de Kolonie ziet er van af zijn recht van terugkoop te doen gelden vóór het verstrijken van een termijn van vijf en twintig jaar, die begint te tellen van af de voltooiing der werken, terwijl de uiterste datum gesteld is op 1 Januari 1932.

Overeenkomstig de wet werd het decreet tot goedkeuring dezer overeenkomst onderworpen aan de Koloniale Raad. Na eene ernstige bespreking heeft de meerderheid der stemmenden het aangenomen. Daarna werd het gedurende dertig dagen op het bureel van beide Kamers neergelegd zonder eenig bezwaar uit te lokken. Het vraagstuk is dus geregeld wat betreft de koloniale wetgevende macht.

Het werk moet nu nog voltrokken worden door de goedkeuring van de wet die u thans onderworpen wordt. Het moederland bezit inderdaad, evenals zijne Kolonie, een recht van terugkoop. Het heeft het in 1896 verworven toen het zekere kapitaalsverhoogen van de Compagnie onderschreef. (Overeenkomst van 10 April 1896, gewijzigd op 13 November 1901.) Om aan de Overeenkomst van 9 November 1921 hare uitwerking toe te laten dient België op zijne beurt af te zien van zijn recht van terugkoop voor denzelfden termijn van vijf en twintig jaar met de hooger aangeduide grens. Dit afzien van zijn recht maakt het voorwerp uit van de Overeenkomst van 31 December 1921 dat wij thans moeten goedkeuren.

In al de afdeelingen op eene na heeft de meerderheid het wetsontwerp aangenomen. In den schoot van de Bijzondere Commissie was ook de algemeene meening gunstig. Evenwel, de beschouwingen die bij het onderzoek der Begrooting van Koloniën in Juni 1922 werden in 't midden gebracht ten aanzien van de Overeenkomst in quæstie hebben daar opnieuw weerklank gevonden. Men heeft zich weer eens afgevraagd of de oplossing door de Regeering voorgesteld wel de beste was om de belangen der Kolonie te vrijwaren. Wij zullen beknopt de tegenstrijdige standpunten uiteenzetten.

Van de lijn Matadi-Leopoldville hangt heel het verkeer van Congo af, uitgenomen dat van Katanga en van de oostelijke grens. Wie er in bezit van is houdt om zoo te zeggen de sleutels van de Kolonie. Het algemeen belang eischt dat een privaat organisme dit spoor niet gebruikt om al de koloniale ondernemingen te « contrôleren ». Het recht van aankoop dat België en de Kolonie bezitten, zou ons toelaten goedkoop (geschat op omtrent 142 miljoen) eene zaak over te nemen die thans verscheidene honderden millioen waard is. De lijn, eens dat zij Staatsspoorweg geworden is, zou aan de eischen van de aandeelhouders niet meer moeten beantwoorden; zij zou uitgebaat worden met het uitsluitend doel aan de handeldrijvenden, aan de planters, aan de mijnondernemingen, de laagste tarieven te verzekeren die in de volle mate van het mogelijke de handicap zouden vergelden van het vervoer op lange afstanden.

Op het bezwaar, dat het onbillijk zou zijn in gedeprecieerde franks aandeelen en voorschotten vroeger betaald in goud-franks terug te betalen, werd er geantwoord dat dit ook het geval was voor de bezitters van Bel-

gische rente, voor de hypotheek-credieten, de inbewaargevingen in de barken, enz. Men wées ook op de buitengewone winsten gemaakt in den loop van zoo vele voorspoedige jaren, zonder dat men altijd de noodige reserves heeft tot stand gebracht of de daarmede overeenstemmende aflossingen heeft gedaan.

Eveneens schijnt de onmiddellijk eischbare som voor de overname niet zoo aanzienlijk te zijn om de becommering te billijken, waarvan de achtbare Minister van Koloniën getuigt. Dit cijfer zou ver van de 142 aangehaalde millioen af blijven. Inderdaad moeten de aandeele en obligaties, welke aan den Staat toebehooren, niet worden terugbetaald. Voor de overige obligaties zou men eenvoudig den interest en de aflossing moeten verzekeren.

Daarentegen heeft de Regeering tegen hen die de overname door den Staat voorstonden, de moeilijkheid aangevoerd welke er voor den Staat bestaat om een spoorweg in een nieuw en verafgelegen land met goed gevolg in bedrijf te nemen. De Regeering heeft insgelijks herinnerd aan de gebreken van het fonctionnarisme, aan de ervaring welke overal uitloopt ten nadeele van den Staat die optreedt als industrieel of als handelaar. Aan hen die een middelweg voorstelden, eene regeling namelijk waardoor de Staat-eigenaar de inbedrijfneming toevertrouwen zou aan eene maatschappij met voor den Staat toekenning van premiën of deelneming in de winsten, heeft de achtbare Minister van Koloniën geantwoord, dat de belangen van de inbedrijfnemingen aldus niet voldoende waren aangespoord, dat het beter was hem de zaak in eigendom af te staan.

Krachtens de regeling door de Regeering aangenomen, zal deze voortaan de meerderheid der aandeele, dat is 25 millioen frank op eene totale som van 40 millioen, in haar bezit hebben.

Dienvolgens zal zij meester zijn over de te nemen beslissingen, vermits zij in alle geval meester is over de algemeene vergadering. Doch, luidens de verklaringen van den Minister van Koloniën, is zij voornemens aan de leiders der maatschappij alle gewenscht gezag en allen gewenschten ondernemingsgeest over te laten. In de gedachte der stellers moet de Overeenkomst van 9 November 1921 toelaten, op de meest heilzame wijze de bestuursverdediging der algemeene belangen met de volstreckte benutting der bijzondere belangen te vereenigen.

Indien de Overeenkomst aan de verwachtingen beantwoordt, zullen de tarieven der lijn Matadi-Léopoldville voortaan drie redenen opleveren die de meest gunstige zijn voor den handel in Congo. Vooreerst moet de Minister ze goedkeuren. Vervolgens zal de Maatschappij, die de tarieven opmaken moet, als meerderheid der aandeelhouders den Staat zelf hebben. Ten slotte huldigt artikel 6 bepalingen welke zoo logisch als billijk zijn.

Twijfel is echter opgerezen betreffende deze tarieven zooals zij krachtens artikel 6 worden tegemoet gezien. Laten wij zien wat daarvan is. Eensdeels moet men eene billijke bezoldiging voor de kapitalen verzekeren; aan de afzenders moet men anderdeels de laagste tarieven toekennen. Dat is eenvoudig en klaar. Sommigen hebben aangekondigd, dat de last, voortspruitende uit de eerste dezer bepalingen, na de uitvoering der werken en met het oog op de nog onvoldoende tonnemaat, zoo zwaar zal zijn, dat de tarieven niet zullen kunnen verlaagd

worden. Anderen deden gelden, dat de tweede bepaling slechts ten nadeele van den Staat zal vervuld worden en dat deze beter hadde gedaan dit verlies te ondergaan in eene onderneming die gansch zijn eigendom is. Ten slotte hebben nog anderen verklaard : gij roept een bestendig geschil in het leven tusschen de bijzondere aandeelhouders en den aandeelhouder-Staat.

Na onderzoek was uwe Commissie van gevoelen, dat de voorgestelde formule slechts met de ervaring aan de hand kan worden beoordeeld en dat men in afwachting de moeilijkheden niet moest overdrijven. Veel zal afhangen van de mannen die, in de Maatschappij, den Staat zullen vertegenwoordigen. Meer zal nog afhangen van den geest die de leiders van het bedrijf bezielen zal. Hun verleden moet voor ons een waarborg zijn voor de toekomst. Zij zullen ongetwijfeld verstaan, dat de toekomst van een uitgestrekt Koloniaal gebied eenigerwijs in hunne handen is, dat het in hun eigen belang evenals in dat van het land is, te gelegener uur een offer te brengen, dat in de toekomst rijkelijk zal worden vergolden.

Het wetsontwerp stelt voor, het recht van overname te verdagen voor een tijdsverloop dat feitelijk dertig jaren zal bedragen. Neemt men het beginsel der afstandsdoening aan, dan is die termijn hoegenaamd niet overdreven. De vennooten van den Staat moeten zekerheid hebben zelf voordeel te kunnen trekken uit de pogingen welke men van hen verwacht. Een kortere termijn zou zulks niet toelaten.

Terwijl uwe Bijzondere Commissie u voorstelt 's Regeerings ontwerp aan te nemen, houdt zij er aan te wijzen op haren wensch, dat de spoorweg van Beneden-Congo zoodra mogelijk worde hersteld. De proceduur heeft veel tijd in beslag genomen. De Overeenkomst dateert van 9 November 1921 en wij schrijven thans 1923. Sedert ruim een jaar werd de quaestie in al hare onderdeelen door de koloniale middens onderzocht. Ook de drukpres heeft de zaak breedvoerig besproken. De *Koloniale Raad* heeft uitspraak gedaan. De Kamer zelf heeft reeds de hoofdzakelijke punten der voorgestelde hervorming besproken; ongetwijfeld zal het haar dus niet moeilijk zijn spoedig eene definitieve meening over de quaestie aan te nemen.

Sommige leden der Commissie hebben er aan gehouden te doen opmerken, dat zij tot de goekeuring van het ontwerp werden gebracht enkel door den volstrekt spoedeischenden aard der op 't oog zijnde werken. Een lid meent ten slotte, ofschoon zijne goedkeuring hechtend aan het ontwerp der Regeering, deze gelegenheid te moeten waarnemen om voorbehoud te maken ten aanzien van de vertraging in de werken tot het leggen van den spoorweg van Beneden-Congo naar Katanga.

De Verslaggener,

PIERRE FORTHOMME.

De Voorzitter,

EM. TIBBAUT.

