
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 MAI 1898.

Approbation d'une convention conclue entre le Gouvernement belge et la Compagnie du chemin de fer du Congo, relativement à la prorogation du délai fixé par la convention du 27 mars 1896 approuvée par la loi du 29 mai suivant.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS.

Pendant toute la période de construction, le chemin de fer du Congo a été, dans certains milieux, l'objet des pronostics les plus sombres. Ces pronostics ont eu un écho retentissant au sein des Chambres législatives ; les constatations faites par les ingénieurs que le Gouvernement belge envoya étudier l'affaire sur les lieux, en 1895, ne suffirent pas à dissiper toutes les appréhensions, même au sein du Parlement.

Les faits accomplis prouvent maintenant combien les craintes étaient vaines, et combien avaient raison ceux qui se montraient pleins de confiance dans le succès de l'œuvre grandiose et difficile consistant à relier à l'Océan le vaste réseau navigable du grand fleuve africain et de ses affluents.

Obligés, par la nature même de cette œuvre, de se montrer fort circonspects dans leurs déclarations, exagérant même la circonspection pour éviter jusqu'au reproche d'optimisme, les ingénieurs délégués par le Gouvernement, au retour de leur mission, déclarèrent dans les conclusions de leur rapport du 15 janvier 1896 que l'entreprise pourrait être achevée fin de 1900. Or la locomotive est aujourd'hui arrivée au Stanley-Pool ; elle y a fait sa première apparition le 16 mars dernier, c'est-à-dire plus de deux ans et demi avant la date extrême si prudemment indiquée par nos ingénieurs. Jamais plus éclatant succès ne couronna des efforts plus persévérants, en dépit des prophéties les plus décourageantes.

Tout en assurant le trafic public, le chemin de fer a dû amener à pied

d'œuvre des quantités énormes de matériaux ; il a fourni ainsi la démonstration de l'importance considérable de sa capacité de transport.

C'est avec une légitime satisfaction que nous pouvons rappeler aujourd'hui la part qui revient dans ce succès à l'État belge. L'entreprise du chemin de fer du Congo, due à un puissant effort de l'initiative privée, n'aurait pu réussir si l'État belge n'était intervenu largement dans la formation de son capital initial à des conditions qui, sans être onéreuses pour lui, n'auraient pu être obtenues ailleurs par la Compagnie, et si, plus tard, après des mécomptes auxquels des travaux de cette nature sont toujours exposés, il n'avait aidé de nouveau la Compagnie par la souscription d'un supplément de capital et par l'aval donné à dix millions d'obligations.

La première intervention s'est manifestée par la souscription, en vertu de la loi du 29 juillet 1889, de 20,000 actions de capital de 500 francs chacune, productives d'un intérêt de 3 1/2 p. c.

En souscrivant des actions ne rapportant que 3 1/2 p. c., alors que le 1^{er} dividende des actions souscrites par les particuliers est de 7 p. c., et en renonçant à participer aux bénéfices, l'État belge n'a pas voulu seulement augmenter l'attrait de l'entreprise pour le surplus des capitaux engagés, il a voulu montrer aussi que sa participation à une œuvre de civilisation et d'expansion de l'activité commerciale belge était, en ce qui le concerne, déagée de toute idée de lucre et de spéculation.

C'est en 1896 que l'État belge est intervenu pour la seconde fois. Le capital de la Compagnie a été augmenté de 5 millions. Cette augmentation a été répartie en actions de capital et en actions ordinaires dans la même proportion que le capital primitif : il a été créé 4,000 actions de capital et 6,000 actions ordinaires. La loi du 29 mai 1896 a autorisé le Gouvernement à souscrire ces nouvelles actions ; elle l'a, en outre, autorisé à garantir envers les porteurs, à concurrence de 10 millions de francs, le service des intérêts et de l'amortissement d'obligations à 5 p. c. à émettre par la Compagnie (1).

Il est dès à présent certain que les bénéfices de la ligne suffiront amplement pour couvrir les charges de la Compagnie et rémunérer le capital social. L'État belge recevra, du chef de ses actions, un intérêt supérieur à celui qu'il paie lui-même pour le service de la dette publique ; il n'aura aucune charge à supporter à raison de la garantie donnée aux obligations avalisées par le Trésor.

La Belgique n'a donc, à tous les points de vue, qu'à s'applaudir de son intervention.

Le chemin de fer étant aujourd'hui terminé, il y a lieu de se préoccuper de son avenir, afin que la grande œuvre accomplie donne largement les fruits que l'on est en droit d'en espérer.

La question intéresse la Belgique à un double point de vue : comme héritière éventuelle de l'État Indépendant du Congo, et comme actionnaire du chemin de fer.

(1) Il n'est pas fait mention ici du prêt hypothécaire de 5 millions de francs consenti en vertu de la loi du 29 juin 1895, ce prêt ayant été remboursé à l'État belge en 1896.

Si la Belgique reprend le Congo soit en 1900, comme elle en a le droit, ou à une date plus éloignée, soit qu'elle attende même le moment de bénéficier du testament fait en sa faveur par le Roi, il importe que, le jour où le Congo deviendrait sa colonie, le chemin de fer, sans lequel les vastes territoires congolais seraient presque inaccessibles à l'activité commerciale, soit exploitable et exploité dans les meilleures conditions. Comme actionnaire, la Belgique a le droit de veiller à ce que les capitaux engagés par elle trouvent une juste rémunération.

L'exploitation du chemin de fer ne saurait, au début, être en des mains meilleures que celles de la Compagnie qui l'a construit. Celle-ci possède une expérience précieuse des conditions du travail en Afrique ; c'est elle qui est le mieux en situation d'exécuter les travaux de parachèvement qui seront nécessaires, et elle dispose des éléments les plus parfaits pour l'organisation du service des transports commerciaux.

L'État Indépendant du Congo, en vertu du cahier des charges de l'entreprise, a le droit de racheter à toute époque la concession accordée par lui. Convaincu de l'utilité de laisser, quant à présent, l'exploitation de la ligne aux mains de la Compagnie, il vient de conclure avec celle-ci une convention aux termes de laquelle il renonce à son droit de rachat jusqu'au 1^{er} janvier 1909. En échange de cette renonciation temporaire, il obtient certains avantages de tarif et une part de bénéfices dans l'exploitation de la ligne. Cette part consiste en un prélèvement de 20 p. c. sur la somme restant disponible après application des articles 37 et 38 des statuts, c'est-à-dire après attribution de 5 p. c. de bénéfice au fonds de réserve, d'un dividende de 3 1/2 p. c. aux actions de capital et de 7 p. c. aux actions ordinaires (1), et après amortissement, suivant le tableau annexé aux statuts, des actions de capital à 500 francs et des actions ordinaires à 1,000 francs.

Le Gouvernement belge, comme actionnaire, a eu à se prononcer sur cette convention ; il n'a pas hésité à y donner son approbation à l'assemblée générale du 19 avril dernier.

Une seule clause peut constituer une charge pour l'État belge, comme elle en constitue une pour les autres actionnaires : en vertu des statuts, 50 p. c. de l'excédent du bénéfice, après les prélèvements indiqués ci-dessus, sont attribués aux actions ordinaires ; sur les 36,000 actions de cette nature qui ont été émises, l'État belge en possède 6,000 : il aura donc à supporter $\frac{50 \text{ p. c.} \times 6.000}{36.000}$ soit 1/12 de l'attribution prévue en faveur de l'État Indépendant.

Mais, par contre, le prélèvement sur les bénéfices stipulé en faveur de l'État du Congo serait intégralement acquis à la Belgique le jour où, succédant à l'État Indépendant, — soit en 1900, soit plus tard, — elle se trouverait substituée à tous ses droits.

(1) Le capital social, soit 30 millions, est représenté par 24,000 actions de capital et 36,000 actions ordinaires. L'État belge possède tous les titres de la première catégorie et 6,000 actions ordinaires.

Cet avantage est considérable et il est de toute évidence que la convention conclue entre l'État du Congo et la Compagnie du Chemin de fer est éminemment profitable à la Belgique.

Le Gouvernement, tout en y adhérant, s'est demandé s'il ne devait pas mettre cet arrangement à profit pour améliorer les conditions auxquelles la Belgique peut, elle aussi, se rendre propriétaire de la ligne.

La convention intervenue le 27 mars 1896 entre le Gouvernement belge et la Compagnie du Chemin de fer, convention approuvée par la loi du 29 mai suivant, porte que « sans préjudice au droit de rachat que l'État du Congo s'est réservé, l'État belge aura le droit de racheter la concession » pendant la période de construction ou pendant les cinq premières années » d'exploitation ».

Les conditions du rachat éventuel par la Belgique sont beaucoup plus favorables que celles stipulées dans les statuts quant au rachat par l'État du Congo, réserve faite de l'hypothèse où celui-ci userait de son droit avant la mise en exploitation régulière du chemin de fer.

En effet, tandis que l'État Indépendant devrait tenir compte à la Compagnie de tout le bénéfice réalisé par elle, l'État belge ne devrait payer, au delà des charges sociales, qu'un capital représentant le 1/4 du bénéfice net.

Mais ce droit de rachat que la Belgique a tenu à posséder en vue surtout de l'annexion éventuelle de l'État Indépendant, — droit qui serait précieux même dans l'éventualité tout à fait improbable où les territoires de l'État Indépendant passeraient en d'autres mains (1), — ce droit est à très court

(1) Extrait du rapport de la section centrale sur le projet de loi approuvant la convention du 27 mars 1896 (*Doc. parlam.*, n° 176, session 1895-1896, page 68) :

« Un membre de la section centrale a critiqué vivement la faculté de rachat. Il trouverait préférable d'abandonner à la Compagnie tous les millions que l'État a versés, de les abandonner en pleine et entière propriété et de cesser tous rapports dans le présent, et surtout dans l'avenir, avec la Compagnie. Il formule sa manière de voir sous cette forme pittoresque : « Il ne faut pas que la Belgique soit menacée d'être annexée au chemin de fer. »

» Cette opinion extrême n'a guère trouvé d'écho au sein de votre section centrale.

» Ou bien, en effet, le Congo sera repris par la Belgique, et alors la clause de rachat est aussi naturelle que celle qui existe dans les cahiers des charges de toutes les concessions de chemins de fer en Belgique. On pourrait alléguer que le droit de rachat reconnu à l'État du Congo suffit dans cette hypothèse ; nous répondons à cela que les conditions stipulées au profit de l'État belge sont plus favorables que celles stipulées au profit de l'État du Congo.

» Que si la Belgique ne reprend pas le Congo, elle a tout intérêt à être armée aussi bien vis-à-vis de la Compagnie du chemin de fer que vis-à-vis de l'État du Congo. Même si le Congo passait à une autre puissance, la faculté pour la Belgique de racheter le chemin de fer nous fournirait à l'égard de cette puissance un terrain beaucoup meilleur pour les négociations éventuelles à mener en vue de sauvegarder les intérêts de notre pays ou de nos nationaux au Congo.

» Ce point ne paraît pas contestable, et aussi peu nous sommes partisans de la possession d'un chemin de fer en pays étranger, autant nous trouvons prudent de nous armer le mieux possible pour la défense de nos droits et de nos intérêts. Plus la situation de la Belgique sera forte à l'égard du Congo, plus grande sera sa liberté d'action lorsque sonnera l'heure de la décision définitive à prendre au sujet du sort de ce pays. Mieux aussi pourra-t-elle, si elle préfère abandonner l'État du Congo à lui-même ou le laisser passer en d'autres mains, faire respecter ses droits et défendre ses intérêts. »

termes : il prendra fin dans cinq ans. Or, pour les raisons indiquées plus haut, il y a tout intérêt à ce que, pendant la période de début tout au moins, l'exploitation du chemin de fer reste confiée à la Compagnie; cet intérêt subsisterait aussi bien si le Congo devenait, avant cinq ans, une colonie belge, que si la reprise par la Belgique ne devait avoir lieu que plus tard.

Pour ne point placer la Belgique dans l'alternative de devoir racheter prématurément la ligne ou d'abandonner un droit de rachat avantageux — et elle serait vraisemblablement amenée à prendre ce dernier parti dans le cas où le Congo ne serait pas devenu colonie belge au terme actuel de l'option — le Gouvernement a pensé qu'il serait conforme aux intérêts de l'État que l'époque de l'entrée en jouissance de son droit de rachat fût postposée de dix ans. Cette combinaison a été acceptée par la Compagnie : celle-ci y trouve l'assurance de pouvoir, pendant dix ans au moins, recueillir le bénéfice de l'œuvre qu'elle a réalisée au prix de grands efforts.

Tel est l'objet de la convention du 6 avril dernier, que j'ai l'honneur de soumettre à l'approbation des Chambres législatives.

Si la Législature y donne son assentiment, la Compagnie sera dégagée des préoccupations d'une reprise à brève échéance, elle n'aura aucun intérêt à réaliser, dans son exploitation, des résultats immédiats au détriment de l'avenir; elle s'efforcera, au contraire, d'améliorer son œuvre, de la mettre à la hauteur des progrès industriels et d'organiser tous les services d'une manière stable et rationnelle.

L'intérêt de l'État belge est donc d'accord avec l'intérêt de la Compagnie.

La convention est faite, aux termes de son article 2, sous réserve d'approbation avant le 1^{er} juin 1898 par la Législature et par l'Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie. La ratification par l'Assemblée générale est acquise depuis le 19 avril; si le projet de loi n'était pas voté avant le 1^{er} juin, il y aurait lieu de provoquer une décision confirmative de cette assemblée.

Le Ministre des Finances,

P. DE SMET DE NAEYER.

PROJET DE LOI.

 Léopold II,

ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté en Notre Nom aux Chambres législatives par Notre Ministre des Finances :

ARTICLE UNIQUE.

Est approuvée la convention conclue le 6 avril 1898 entre l'État Belge et la Compagnie du chemin de fer du Congo.

Fait à Palerme, le 27 avril 1898.

LEOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

P. DE SMET DE NAEYER.

ANNEXE

Entre l'État Belge, représenté par M. P. de Smet de Naeyer, Ministre des Finances, d'une part,

Et la Compagnie du chemin de fer du Congo, société anonyme constituée le 31 juillet 1889 par actes passés devant M^e Van Halteren, notaire à Bruxelles, représentée par MM. Urban, Jules, Président, et Thys, Albert, Administrateur-Directeur général, agissant au nom de la Société en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par le Conseil d'administration dans sa séance du 5 avril 1898, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — Le premier alinéa de l'article 4 de la convention conclue le 27 mars 1896 entre le Gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Congo est modifié comme il suit :

« Sans préjudice au droit de rachat que l'État du Congo s'est réservé,
» l'État belge aura, pendant cinq ans à partir du 1^{er} janvier 1909, le droit
» de racheter la concession aux conditions suivantes : »

.
Cette modification sera apportée à l'article 31, premier alinéa, des statuts de la Compagnie.

ART. 2. — La présente convention est faite sous réserve d'approbation, avant le premier juin mil huit cent nonante-huit, par la Législature et par l'Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Congo.

ART. 3. — La présente convention sera enregistrée gratis.

Fait en double à Bruxelles, le six avril mil huit cent quatre-vingt-dix-huit.

URBAN.
ALB. THYS.

P. DE SMET DE NAEYER.