

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 27 JUIN 1889.

Autorisation pour le Gouvernement de participer par une souscription à la constitution de la Société anonyme belge pour la construction du chemin de fer du Congo de Matadi au Stanley-Pool.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Il y a quatre ans que les représentants de la plupart des puissances civilisées, réunis à la conférence de Berlin, consacraient l'œuvre de progrès accomplie par le Roi des Belges au centre de l'Afrique, en reconnaissant le nouvel État du Congo et en fixant les bases de la législation économique qui devait le régir. On n'a pas oublié les félicitations et les vœux dont l'initiative généreuse et énergique de notre Souverain fut saluée dans cette occasion solennelle.

Le traité de Berlin a été approuvé par la Législature belge comme par les autres puissances, et l'État du Congo étant ainsi devenu indépendant et souverain, une Résolution des Chambres, en date des 28-30 avril 1885, autorisa le Roi des Belges à être en même temps le chef des deux pays.

Depuis lors, de grands progrès ont été accomplis par le nouvel État. Sa législation repose sur les bases les plus libérales; elle assure toutes les garanties désirables aux personnes et aux capitaux qui doivent faire fructifier ce vaste domaine, hier encore absolument inconnu.

Les principaux services publics sont organisés, au moins en principe. L'ordre public est maintenu. Les parties de l'État sur lesquelles s'exerce l'action du Gouvernement — et cette zone va toujours s'étendant — ne connaissent plus les guerres, les pratiques inhumaines et les pillages qui les désolaient naguère et qui dépeuplent encore d'autres provinces.

La tâche du nouvel État n'est cependant qu'ébauchée, et pour qu'elle puisse être accomplie, il est indispensable qu'un chemin de fer relie bientôt les

plateaux du centre de l'Afrique à l'un des excellents ports que présentent les rives du Congo près de son embouchure. On sait que de Banane à Matadi, le fleuve est accessible aux grands navires de mer, mais que de Vivi au Stanley-Pool, son cours est coupé par des cataractes. Au delà du Pool, se développe, sur une immense étendue, un réseau fluvial sans rival dans le monde. Dès à présent, on a relevé plus de 11,500 kilomètres de rivières navigables traversant de riches territoires, et un chemin de fer d'un développement de 455 kilomètres entre le Stanley-Pool et Matadi, se trouverait ainsi assuré des transports d'une vaste région.

La Compagnie Belge du Congo pour le commerce et l'industrie a fait l'étude technique approfondie des conditions d'établissement de ce chemin de fer et cette étude, qui vient d'être terminée, a donné les résultats les plus satisfaisants. Les Chambres trouveront à ce sujet des renseignements complets dans le rapport du Conseil d'administration qui leur a été distribué.

Ce document établit :

1° Que le capital nécessaire à la construction du chemin de fer du Bas-Congo s'élève à vingt-cinq millions de francs, y compris les intérêts intercalaires pendant la période de construction estimée à quatre années ;

2° Que les dépenses d'exploitation, dans l'hypothèse de deux trains par semaine dans chaque sens, et en supposant l'établissement de quatre stations et de vingt haltes intermédiaires, s'élèveront à 1,200,000 francs annuellement ;

3° Que la recette brute dont ce chemin de fer est assuré représente au minimum la somme actuellement dépensée chaque année, dans la région des cataractes, du chef de transports à dos d'homme, somme supérieure à 2,500.000 francs et par conséquent suffisante pour rémunérer, dès le début de l'exploitation, les capitaux employés à la construction de la ligne ;

4° Que le trafic de cette voie ferrée doit se développer rapidement par l'ouverture au commerce des territoires du haut fleuve, dont les produits ne pourront arriver à la côte que par cette même voie.

Ces données ont été communiquées à divers capitalistes, qui se sont déclarés prêts à souscrire le surplus du capital si l'État Belge montrait l'exemple en prenant part lui-même à sa formation, dans les conditions qui vont être indiquées.

Le Gouvernement croit qu'il est de l'intérêt bien entendu du pays qu'il en soit ainsi et il a l'honneur de demander à la Législature l'autorisation de souscrire au nom de l'État Belge des actions de la Compagnie à former, à concurrence de dix millions.

Diverses considérations justifient cette proposition.

Bien que la Belgique et l'État du Congo forment deux pays absolument indépendants l'un de l'autre et qui n'ont de commun que la personne de leur chef, c'est avec un vif intérêt que tous nous suivons les progrès de l'entreprise royale, et déjà la Législature en a donné une preuve manifeste en autorisant l'émission en Belgique d'un emprunt à primes de l'import de 150 millions, dont quelques séries seulement sont aujourd'hui réalisées.

On commence en Belgique à apprécier l'importance que le nouvel État peut acquérir pour notre commerce et notre industrie. Déjà un centre d'action est constitué à Bruxelles et groupe les efforts de nos nationaux en vue de la conquête d'un marché, dont les ressources ne sont plus douteuses et dont les besoins doivent procurer beaucoup de travail à nos manufactures et à nos usines.

Quatre Sociétés belges pleinement constituées sont entrées dans la phase des opérations actives et une cinquième se forme en ce moment. Ce sont :

1° La Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie, fondée en vue d'étudier la voie ferrée destinée à relier le Bas-Congo au Haut-Congo, et de réunir sur les régions du haut-fleuve les renseignements commerciaux les plus complets;

2° La Compagnie des Magasins généraux du Congo, dont le but est de construire et d'exploiter des magasins commerciaux, entrepôts, hôtels, etc. Cette Compagnie construit en ce moment son premier établissement à Boma;

3° La Société anonyme belge pour le commerce du Haut-Congo, qui déjà possède actuellement huit factoreries et cinq steamers ;

4° La Société anonyme de Mateba, qui a pour objet la production de l'huile de palme et l'élevage du bétail ;

5° La Société des produits du Congo, qui a pour but la culture des produits tropicaux : tabac, café, cacao, etc., source de la fortune des colonies de Java, de Sumatra, et, dans des régions plus rapprochées du Congo, de la colonie anglaise de Sierra-Leone.

Ainsi dès à présent et sans parler de la participation importante que notre pays a prise dans la souscription de l'emprunt, un capital belge de plusieurs millions se trouve engagé sous diverses formes dans l'exploitation économique du bassin du Congo.

C'est là un fait important, surtout si l'on tient compte de l'oubli presque complet où étaient tombées chez nous, il y a quelques années encore, les entreprises lointaines.

Les documents statistiques récemment publiés par l'État du Congo établissent que le commerce grandit. En 1888, les exportations ont atteint le chiffre de 7,392,348 francs, et plus du tiers de cette somme appartient au commerce spécial de l'État. La Belgique qui, naguère, était complètement inconnue dans ces parages, y fait dès à présent des exportations importantes, mais ses importations directes de produits africains ne se sont élevées en 1888 qu'à 250,000 francs environ, tandis que celles des Pays-Bas dépassaient à elles seules 5,000,000 de francs. Dans ces derniers temps cependant, les relations directes entre Anvers et le Congo ont pris une réelle importance, et l'on peut espérer voir bientôt Anvers devenir l'un des principaux entrepôts du commerce avec l'Afrique centrale.

Les efforts dirigés dans ce sens commandent notre plus légitime préoccupation. La Belgique compte aujourd'hui près de six millions d'habitants. Sur un territoire exigu s'est accumulée une population d'une densité sans

égale, et notre force de production industrielle excède celle de bien des grandes puissances. C'est pour nous une condition de prospérité, de sécurité et d'existence de placer au dehors l'excédent des produits du travail national. Les courants qui dominent la politique commerciale chez la plupart des peuples d'Europe et d'Amérique nous rendent cette tâche de plus en plus difficile. Le bassin du Congo avec ses immenses richesses naturelles, ses populations nombreuses, laborieuses, avides de produits européens, nous offrent dans ces conditions un débouché de premier ordre.

Il est d'autres considérations d'une nature plus générale qui ne sauraient ici passer inaperçues.

Le pays s'émouvait naguère aux accents d'une voix illustre signalant aux nations de l'Europe les horreurs de la traite africaine et les conviant à y mettre un terme au moyen d'une action collective. Beaucoup de nos concitoyens, sans distinction de parti ni de culte, ont répondu à cet éloquent appel et témoigné du vif désir de le voir aboutir à un résultat pratique. Bien des moyens ont été proposés dans ce but ; bien des idées plus ou moins heureuses ont été agitées. A quelque divergence d'appréciation que les divers projets en présence aient pu donner lieu, il en est un dont l'efficacité et le mérite sont absolument indiscutables : c'est l'ouverture de routes parcourues par les puissants moyens de transport créés par l'industrie moderne. Partout où pénètre la locomotive, la civilisation la suit de près. Les chasses à l'homme ont pour but principal de se procurer l'esclave, c'est-à-dire la bête de somme qui transporte les produits de l'intérieur à la côte. Faire arriver au centre de l'Afrique le remorqueur et le bateau à vapeur, c'est rendre la traite sans objet et de ce moment la barbarie recule.

Ces réflexions nous portent vers un ordre d'idées qui excède le cadre habituel de nos travaux législatifs. Et la mesure que le Gouvernement soumet à vos suffrages, affecte également par divers côtés un caractère exceptionnel. Il y a dans la vie des nations des heures où elles doivent savoir élargir leur horizon et pénétrer leur politique de hautes pensées. Depuis 1830, la Belgique n'a pas connu une heure de crise ; sous l'égide des institutions que l'Europe lui a garanties, elle a joui d'une tranquillité parfaite et accumulé sur son sol de grandes richesses. Mais un sort aussi heureux entraîne des devoirs. Chaque peuple doit sa part d'efforts à la civilisation du monde, et c'est une heureuse fortune pour une nation qui a souci de son avenir, de pouvoir s'associer à quelqu'une de ces grandes initiatives qui deviennent pour elle un titre au respect et à la sympathie des hommes. Cette mission qui serait noble et féconde, lors même qu'elle paraîtrait matériellement stérile, offre ici l'avantage de se concilier avec un intérêt économique qui ne peut être méconnu.

C'est par ces diverses considérations que le Gouvernement demande l'autorisation de participer à la souscription du capital de la Société du chemin de fer du Congo à concurrence de 10 millions de francs. Il est à remarquer en passant, que ce fait ne sera pas sans précédent. Une loi du 1^{er} mai 1840 a,

dans l'intérêt du développement du commerce et de l'industrie, autorisé le Gouvernement belge à souscrire quatre mille actions du chemin de fer Rhéban. Des considérations analogues ont amené l'État à subventionner des services réguliers de navigation ou à leur accorder une garantie d'intérêts.

La souscription de l'État Belge n'a pas été demandée seulement comme une marque de l'intérêt et de la confiance que l'entreprise lui inspire. Il fallait d'autre part qu'en acceptant des actions d'une catégorie spéciale et en renonçant pour lui-même à la chance de réaliser un bénéfice, il augmentât l'attrait de l'entreprise pour le surplus des capitaux engagés. Et même, dans ces conditions, la ligne de Matadi au Stanley-Pool sera le seul chemin de fer établi dans ces régions lointaines, sans subvention en argent ou sans garantie d'intérêt.

Les 10 millions de francs souscrits par l'État seraient représentés par 20,000 actions de capital, de 500 francs chacune, productives d'un intérêt de 3 ½ p. % et amortissables au pair en nonante-neuf ans.

Une clause des statuts de la Société à constituer disposera que si, contrairement aux prévisions, les bénéfices d'un exercice annuel n'étaient pas suffisants pour assurer le paiement d'un dividende de 3 ½ p. % à toutes les actions et le service de l'amortissement, rappel du manquant devrait être fait, avec les intérêts, sur les exercices suivants, avant toute autre distribution de dividende.

A raison des actions dont il sera détenteur, le Gouvernement interviendra efficacement dans la gestion de l'entreprise, et il est dès à présent convenu qu'à concurrence de 92 p. % le matériel fixe et roulant du chemin de fer ainsi que les marchandises d'échange destinées au payement des salaires seront de fabrication belge. C'est encore là un intérêt qui a son importance.

Le Gouvernement a la confiance que les Chambres approuveront les propositions qu'il a l'honneur de leur faire. Elles montreront ainsi qu'elles apprécient ce qu'ont de fécond pour la Belgique elle-même les hautes préoccupations de la Couronne et elles donneront un nouveau et puissant témoignage de sympathie à la grande œuvre à laquelle le nom de Léopold II demeurera attaché dans l'histoire.

Le Ministre des Finances,

A. BEERNAERT.



(6)

PROJET DE LOI.



ROI DES BELGES,

A 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 PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à participer à la constitution de la « Société anonyme belge pour la construction du chemin de fer du Congo de Matadi au Stanley-Pool », par une souscription de dix millions de francs représentée par 20,000 actions de capital de 500 francs chacune, productives d'un intérêt de 3 1/2 p. c. et amortissables au pair en déans 99 ans.

ART. 2.

Il est ouvert, à cet effet, au Ministère des Finances, un crédit de dix millions de francs qui sera couvert soit par les ressources ordinaires, soit par une émission de titres de la Dette publique.

Donné à Laeken, le 26 juin 1889.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

A. BEERNAERT.

