

(1)

(N° 242.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1894-1895.

Projet de loi autorisant le Gouvernement à consentir à la Compagnie du chemin de fer du Congo un prêt hypothécaire de 5 millions de francs (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Les circonstances qui ont amené le Gouvernement à demander certains crédits à titre provisionnel, ont été exposées dans le rapport relatif au projet de loi portant approbation de la convention du 11 juin 1893 avec l'État indépendant du Congo. Il est inutile de les reproduire ici.

Le Gouvernement, après avoir pourvu aux nécessités urgentes de l'État lui-même, demande à la Législature l'autorisation de consentir à la Compagnie du chemin de fer du Congo un prêt hypothécaire de 5 millions de francs. La Compagnie a, le 13 avril 1895, traité avec un syndicat de banquiers qui ont souscrit un capital de 5 millions. La moitié de ce capital a été affectée au remboursement d'un emprunt provisoire de 2 1/2 millions de francs, contracté au mois d'avril 1894 et remboursable le 28 février 1895. « L'excédent, » dit l'Exposé des motifs, a été affecté à la continuation des travaux, mais il » est à peu près épuisé, et si des ressources nouvelles n'étaient pas créées » à bref délai, la Compagnie se verrait dans la nécessité d'interrompre la » construction de la ligne, ce qui compromettrait irrémédiablement peut- » être le succès de l'œuvre entreprise au Congo. »

(1) Projet de loi, n° 221.

(2) La commission était composée de MM. BEERNAERT, *président*, DE LANTSHEERE, WOESTE, EEMAN, AMÉDÉE VISART DE BOCARMÉ, DE JONGHE D'ARDOYE, DE TROOZ, NERINX, COLFS, HEYNEN, ANCIEN, HELLEPOTTE, DE WINTER, FRIS, VANDERVELDE, ALFRED DEFUISSEAU, FURNÉMONT, BERTRAND, LORAND, WAROCQUÉ et RONVAUX.

Tel est le lien qui rattache cette demande de crédit à celle qui a été faite en faveur de l'État du Congo. L'existence de celui-ci, sa prospérité dépendent absolument de la création de la voie ferrée. Quelqu'un a dit, avec vérité, que sans le chemin de fer l'État du Congo est mort-né. Les crédits qui doivent empêcher l'interruption des travaux sont donc indispensables au même titre que ceux qui pourvoient à l'insuffisance des ressources budgétaires. Sans les uns aussi bien que sans les autres, le succès de l'œuvre entreprise au Congo serait compromis irrémédiablement. Il était logique, dès lors, qu'au nombre des mesures provisionnelles que comporte la situation, fût rangé le prêt hypothécaire à consentir à la Compagnie.

Tel n'a pas été cependant l'avis de plusieurs membres de la Commission, et, parmi ceux-là mêmes qui se montraient disposés à accueillir favorablement le projet, plusieurs ont subordonné leur vote à certaines conditions que nous exposerons plus loin.

Les adversaires du projet refusent de reconnaître qu'il présente, au même degré que celui que nous avons examiné déjà, ce caractère d'urgence qui peut seul justifier une mesure provisionnelle, incompatible par sa nature même avec un examen préalable approfondi.

Le Gouvernement a, dès le 8 janvier, déposé un projet de loi qui devait autoriser son intervention à concurrence de 10 millions dans l'augmentation du capital de la Compagnie du Chemin de fer. Mais il n'a rien fait pour accélérer l'examen de la discussion de ce projet. Le Ministre a même entravé le travail des sections en s'abstenant de se rendre à leurs réunions pour fournir les éclaircissements et les renseignements que la plupart d'entre elles eussent désirés. Le Gouvernement ne pouvait ignorer cependant ni l'état des travaux ni la situation des ressources de la Compagnie. C'est donc à tort qu'il réclame aujourd'hui un vote d'urgence, à raison de nécessités qu'il a dépendu de lui de prévenir.

On a répondu que les critiques dirigées contre l'attitude du Gouvernement ne pouvaient dispenser la Commission de tenir compte de la situation de fait, et qu'à moins de prouver que, en refusant le concours du pays on ne mettait pas en péril la continuation des travaux, il fallait bien subir cette nécessité et reconnaître aux mesures proposées le caractère provisionnel que leur assigne le projet.

Un autre ordre de critiques s'attaqua au fond même de la proposition.

Jusqu'ici, disait-on, toutes les promesses faites à la Chambre ont été démenties par les faits, toutes les prévisions ont été déçues. Sans doute, on lui a communiqué un rapport fort intéressant de M. l'ingénieur Hubert. Mais M. Hubert, dont personne ne conteste ni la science, ni l'entière sincérité, ne s'est pas rendu au Congo. Il raisonne sur de simples hypothèses, d'après des renseignements qu'il n'a pu contrôler et que la Compagnie du chemin de fer a elle-même fournis. Il appartient d'ailleurs au service de la traction. Il eût semblé naturel qu'un travail semblable fût confié à un ingénieur du service des voies et travaux et que celui-ci se rendît sur les lieux. Une enquête sérieuse s'impose à tous égards. Elle n'aura une véritable autorité que si elle est confiée à une commission technique qui se rendra au Congo, constatera elle-même la situation et se rendra compte des faits. Il ne faudra pas un

temps bien long à cette commission pour communiquer au Gouvernement un rapport détaillé et motivé. Jusque-là, il est sage de se borner à mettre à la disposition du Gouvernement la somme indispensable pour empêcher l'interruption des travaux. Cette somme ne s'élèvera vraisemblablement pas au chiffre de cinq millions.

Cette Commission pourrait aussi émettre son avis sur une autre question signalée par un membre de la Commission : celle de savoir s'il ne suffirait pas, la voie ferrée une fois établie jusqu'à Kimpessé, d'établir de cette localité jusqu'à Léopoldville une simple route ordinaire. Cette route pourrait être transformée ultérieurement en voie ferrée, lorsque l'extension du trafic et l'accroissement des ressources en montreront la nécessité et permettront d'en couvrir les frais.

L'opportunité de l'enquête réclamée ne fut point contestée, non plus que l'étendue de la mission qu'il importait de confier à la Commission qui en serait chargée.

On proposa, en conséquence des observations qui précèdent, de modifier le texte de l'article 1 du projet et de le formuler comme suit :

ARTICLE PREMIER.

« Le Gouvernement est autorisé à faire, à titre de prêt hypothécaire, à la »
» Compagnie du Chemin de fer du Congo, l'avance des sommes nécessaires »
» à la continuation des travaux, à concurrence de cinq millions de francs »
» au maximum. »

La Commission entend d'ailleurs que le Gouvernement, en faisant ces avances, soit mis à tous égards, tant au point de vue des garanties qu'au point de vue des conditions d'intérêt, d'exigibilité et de tous les avantages quelconques, sur le même pied que les banquiers qui ont, le 13 avril, souscrit le capital de cinq millions.

La Commission a procédé ensuite au vote sur les diverses propositions qui lui avaient été soumises.

La proposition de surseoir à l'examen du projet et à le disjoindre des mesures provisionnelles, fut rejetée par 10 voix contre 5.

La proposition de demander au Gouvernement d'envoyer au Congo une commission technique chargée de faire rapport sur le chemin de fer fut adoptée à l'unanimité moins une voix.

La nouvelle rédaction de l'article premier tendant à limiter le prêt à la somme nécessaire pour que les travaux du chemin de fer puissent se poursuivre pendant le temps requis pour l'enquête prémentionnée, sans que la somme de cinq millions, constituant un maximum, puisse être dépassée, fut adoptée par 10 voix contre 4 et une abstention :

L'article 2 du projet n'a donné lieu à aucune objection.

Le Rapporteur,
T. DE LANTSHEERE.

Le Président,
A. BEERNAERT.

AMENDEMENT PROPOSÉ PAR LA COMMISSION

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à faire, à titre de prêt hypothécaire, à la Compagnie des chemins de fer du Congo, l'avance des sommes nécessaires à la continuation des travaux, à concurrence de cinq millions de francs au maximum.
