

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 25 JUILLET 1889.

Rapport de la Commission des Finances, chargée d'examiner le Projet de Loi autorisant le Gouvernement à 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 ».

(Voir les nos 219, 238 et 261, session de 1888-1889, de la Chambre des Représentants.)

Présents : MM. TERCELIN, Président ; ALLARD, VAN OVERLOOP, HARDENPONT, CASIER, le Comte LE GRELLE et le Baron BETHUNE, Vice-Président-Rapporteur.

MESSIEURS,

Le Projet de Loi qui nous est soumis tend à faire participer la Belgique à la constitution de la « Société anonyme belge pour la construction du Chemin de fer du Congo, de Matadi au Stanley-Pool ».

Trois fois déjà la Législature a donné par des votes presque unanimes des preuves de l'intérêt qu'elle prend à l'œuvre grandiose entreprise dans l'Afrique centrale par notre Souverain.

La loi du 23 avril 1885 approuve l'acte général de la conférence de Berlin, cette charte constitutive de l'ordre nouveau dont une auguste initiative a doté le continent noir.

La résolution adoptée par la Chambre des Représentants le 28 avril 1885, et par le Sénat le surlendemain, a donné à cette loi son indispensable complément en autorisant le Roi à être le chef de l'État indépendant du Congo, sous le régime de l'union personnelle avec la Belgique.

Enfin la loi du 29 avril 1887, dont j'ai eu l'honneur d'être le rapporteur, a permis l'émission en Belgique d'un emprunt à primes de l'État indépendant.

Je suis heureux de pouvoir me rencontrer avec un éminent ministre d'État pour constater que « cette triple manifestation de sympathique confiance a reçu l'assentiment du pays. »

L'opinion publique ne réserve pas un accueil moins favorable au Projet de Loi qui fait aujourd'hui l'objet de nos délibérations.

Il y a quelques mois, un professeur de droit international à l'Université de Louvain, M. E. Descamps, signalait, dans une brochure intéressante, les

avantages qui résulteraient pour la Belgique d'une participation à la construction d'une voie ferrée qui ouvrirait définitivement l'immense bassin du Haut-Congo à la civilisation et au commerce.

« La Belgique, disait-il, est directement intéressée à plus d'un titre à la » construction de ce chemin de fer. Il est la clef du Haut-Congo. Le pays qui » le possédera en partie exercera toujours une action considérable sur le com- » merce de l'Afrique centrale. Le gouvernement qui le subventionnerait aurait » sa part d'influence dans l'administration et dans la fixation des tarifs » comme dans les commandes de matériel. La Belgique subsidie, nous venons » de le rappeler, des lignes de navigation qui la relie aux grands débouchés » extérieurs. Les mêmes considérations s'imposent ici avec plus de force. Il ne » s'agit pas seulement en effet d'un débouché commercial, mais d'une immense » région belge de nom, belge par son régime politique et administratif. Cette » région va s'ouvrir à toutes les entreprises agricoles et industrielles, et nos » compatriotes peuvent s'y établir sans que leur esprit national s'altère puis- » qu'après tout ils seront dans un milieu belge.

» Il y va de l'honneur industriel de la Belgique comme de son intérêt, de » participer à la construction de cette voie ferrée. La Belgique est au premier » rang des nations industrielles. Dans une colonie belge, d'attaches tout au » moins, se désintéresserait-elle publiquement de la construction de cette voie » d'une importance capitale, alors surtout que le pays créateur d'un premier » outillage industriel au Congo y possédera, cela est d'évidence, une immense » supériorité pour l'exécution de toute autre entreprise ? »

Ces paroles ont trouvé de l'écho dans le public. Nous croyons pouvoir affirmer spécialement que le monde industriel et commercial a salué avec une satisfaction marquée le dépôt du Projet de Loi actuel.

Ce Projet de Loi, il est important de le relever tout d'abord, ne préjudicie en rien au régime de l'union personnelle inauguré en 1885.

A ceux qui conserveraient quelques scrupules à cet égard, l'exposé des motifs répond d'avance en précisant certains précédents législatifs tirés de notre propre histoire parlementaire ; tels sont la loi du 1^{er} mai 1840, autorisant le Gouvernement belge à prendre 4,000 actions du Chemin de fer Rhénan, et les subsides accordés sous des formes diverses à plusieurs services de navigation transatlantique.

Au point de vue international, les exemples de subventions de cette nature sont fréquents. Bien plus, l'on a vu certaines puissances participer directement à l'émission d'emprunts étrangers : c'est ainsi que la Russie, l'Angleterre et la France manifestèrent en 1832 leurs sympathies pour le jeune royaume de Grèce en lui garantissant un emprunt de soixante millions de francs. Il y a loin de cette intervention directe et cependant incontestablement légitime en temps de paix au Projet de Loi actuel, qui implique la participation éventuelle de la Belgique à une entreprise privée, fondée par des Belges, régie par des statuts conformes à nos lois, et dont la sphère d'opération seule s'étend à un pays qui n'est pas le nôtre, mais que je ne puis me résoudre à qualifier d'étranger.

Ces questions de principe vidées, il importe d'examiner dans quelques détails l'en reprise à laquelle le Gouvernement nous propose d'accorder le concours limité des finances publiques.

La Compagnie du Congo pour le commerce et pour l'industrie, qui compte dans son Conseil d'administration plusieurs membres de la Chambre des Représentants, a fait procéder à une étude consciencieuse du tracé à construire.

Le résultat de ces travaux, condensé dans un volume plein d'intérêt, n'aura pas manqué d'attirer l'attention de mes honorables collègues. Chacun a pu apprécier ce mémoire, qui puise une force de persuasion de plus dans la compétence hautement reconnue de ses auteurs.

Nous devons nous borner à analyser brièvement les conclusions de cet important document :

Le devis général de l'entreprise réclame un capital de 25,000,000 de francs, dont 16,580,550 francs sont destinés à la construction de la voie ; le complément de la somme sera affecté à l'entretien de la voie pendant la construction, à l'achat du matériel roulant, à couvrir les frais généraux et d'administration, et servir les intérêts des capitaux versés effectivement pendant toute la période de construction évaluée à quatre années.

Les frais de construction et notamment l'évaluation des terrassements ont été fixés à un prix que l'on pourrait trouver excessif, même pour une entreprise coloniale ; indépendamment de cet acte de sage prévoyance, les devis ont été dans leur ensemble majorés d'un total de 10 p. c. en prévision de travaux extraordinaires ou de mécomptes possibles.

Dans ces conditions on peut légitimement espérer qu'un capital de 25,000,000 de francs sera suffisant pour l'achèvement de la ligne. Étant donné le soin avec lequel le tracé a été déterminé par les ingénieurs, il n'y aura sans doute guère lieu de compter sur des modifications importantes et avantageuses du tracé, qui raccourciraient la ligne ou supprimeraient certains remblais ou travaux d'art.

La voie ferrée comportera donc un développement de 435 kilomètres sur lesquels les 26 premiers, les seuls qui, paraît-il, présentent des difficultés sérieuses d'exécution, constitueront avec les établissements à construire à Matadi, l'ouvrage de la première année ; pour les trois années subséquentes, la construction de 140, 135 et 134 kilomètres est respectivement prévue. Si aucun retard ne survient, la ligne pourra donc être livrée à la circulation au 1^{er} janvier 1894.

Le chemin de fer du Congo promet d'être une affaire rémunératrice. Le devis d'exploitation, pour les détails duquel on consultera utilement les rapports de la Compagnie du Congo et leurs annexes, prévoit une dépense annuelle de 1,200,000 francs. Dès lors il suffirait, pour que le service des intérêts à 5 p. c. soit assuré dès la première année de la construction, d'une recette brute de 2,450,000 francs. Une très intéressante annexe (n° 11) au rapport prémentionné établit sur des données de fait que la somme dépensée actuellement chaque année dans la région des cataractes du chef de transport s'élève à un minimum de 2,580,000 francs.

Nul doute, d'ailleurs, que le mouvement commercial ne suive une rapide progression à partir du jour où la voie ferrée suppléera à l'innavigabilité du Congo moyen, et viendra joindre à l'estuaire marin qui baigne Matadi, point initial du railway, les vingt-trois mille kilomètres de rives qui forment l'immense bassin du Haut-Congo, et dont les produits convergeront naturellement vers le Stanley-Pool.

La population de ces immenses territoires, évaluée par Stanley à 27 millions d'habitants, est douée d'aptitudes commerciales heureuses, et avide des produits manufacturés d'Europe. Instruite par nos explorateurs, elle apprendrait à exploiter et à utiliser les richesses minérales et végétales qui abondent dans certaines régions.

Notre industrie nationale trouvera probablement là des ressources précieuses pour son développement ultérieur.

Tout concourt donc pour promettre au chemin de fer du Congo un avenir brillant.

C'est dans ces conditions générales que se présente l'entreprise du chemin de fer que désire réaliser la Société anonyme du Congo, et à laquelle le Gouvernement nous propose d'intéresser le pays, à concurrence d'une souscription de dix millions, représentée par vingt mille actions de cinq cents francs chacune, productives d'un intérêt de 3 1/2 pour cent et amortissables au pair endéans 99 ans.

Cette souscription se fera dans les formes ordinaires d'une participation à une Société anonyme, c'est-à-dire que nous n'engageons qu'une mise déterminée et que notre responsabilité n'est en aucune manière mise en cause, une fois le payement de notre quote-part effectuée.

On nous affirme que la souscription aux 15,000,000 qui doivent parfaire le capital est assurée par des engagements en règle de capitalistes belges et étrangers.

Le projet du Gouvernement stipule comme condition de notre intervention que 92 pour cent des fournitures du matériel et des marchandises d'échange seront réservées à l'industrie nationale.

Comme compensation à ces avantages dont les producteurs belges recueilleront les plus grands fruits, le Gouvernement renonce pour ses actions à toute participation aux bénéfices éventuels de la ligne au delà de trois et demi pour cent.

Quelques critiques se sont fait jour contre le projet.

La principale paraît être celle formulée dans une autre enceinte par l'honorable M. Somzée, quand il invitait le Gouvernement à majorer la souscription de manière à assurer la prépondérance aux intérêts belges dans la société à constituer. L'honorable Ministre des Finances a péremptoirement démontré que les inquiétudes patriotiques manifestées par M. Somzée étaient sans fondement. La Compagnie du chemin de fer sera belge ; à côté des 10,000,000 fournis par l'Etat belge, environ 8,000,000 sont souscrits en Belgique, et les capitaux étrangers n'interviennent actuellement qu'à concurrence de 7,000,000. L'administration sera également en grande partie belge.

Dans ces conditions, nous nous croyons fondés à conclure avec l'honorable Ministre que les intérêts et l'honneur du pays sont pleinement sauvegardés par le Projet de Loi. L'Exposé des motifs nous apprend d'ailleurs que le Gouvernement compte user de ses droits d'actionnaire pour intervenir efficacement dans la gestion de l'entreprise.

Un autre membre de la Chambre a provoqué de la part du Gouvernement des explications interprétatives de l'article 16 de l'acte général de la Conférence de Berlin. Il en résulte que la Compagnie du chemin de fer sera complètement indépendante dans sa gestion, dans la fixation de ses tarifs et généralement dans son existence entière, de la Commission internationale de navigation du Congo, qui d'ailleurs n'existe pas encore, qu'il n'est pas question d'instituer, et dont l'utilité est à bon droit contestée en présence des progrès accomplis par l'État indépendant. (Voyez *Revue de droit international*, 1889, l'article dû à la plume de M. G. Rolin-Jaequemyns, page 186.)

D'autres voix, en dehors du Parlement, ont essayé, sans succès, d'alarmer l'opinion en parlant d'un « engrenage » où l'Etat belge s'engagerait aujourd'hui par un premier pas qui l'entraînerait bientôt à de nouveaux sacrifices. Ces critiques, inspirées peut-être par l'esprit d'opposition, ne tiennent pas, si l'on

se souvient que pour des motifs exposés plus haut, et par sa nature même de participation pure et simple à une société anonyme, la mise de l'État dans la compagnie à créer sera strictement limitée.

N'est-il pas évident d'ailleurs que le Gouvernement, en nous proposant une intervention de 10,000,000 de francs en faveur du chemin de fer du Congo, doit être absous du reproche de toute témérité en présence des renseignements précis contenus dans le rapport de la Compagnie du Congo, et en présence surtout de la large coopération de capitalistes dont plusieurs sont étrangers et qui représentent des intérêts privés.

Que si un concours d'événements imprévus amenait le Gouvernement à solliciter une nouvelle intervention en faveur d'une entreprise similaire, ou pour donner plus d'extension à celle actuellement en projet, la Législature, organe naturel de la nation, saurait en toute liberté, mais aussi avec patriotisme, accomplir le devoir que les circonstances lui traceraient.

On s'est enfin étonné de ce que le capital engagé par le Gouvernement belge ne soit appelé à recevoir qu'une rémunération de 3 1/2 p. c., et renonce aux bénéfices éventuels supplémentaires. Remarquons que cette concession est dans une certaine mesure compensée par la convention dès à présent conclue en vertu de laquelle 92 p. c. du matériel fixe et roulant du chemin de fer, ainsi que les marchandises d'échange destinées au paiement des salaires seront de provenance belge.

Il est superflu de faire ressortir l'importance de cette stipulation pour l'industrie métallurgique ; mais, même en ce qui concerne nos autres industries et surtout celle des tissus de coton, il tombe sous le sens que nos fabricats érigés en monnaie fiduciaire et circulant à ce titre dans une vaste contrée se feront connaître et apprécier. Ils ne tarderont pas à conquérir les débouchés les plus importants. La sollicitude du Gouvernement sous ce rapport captivera, à n'en pas douter, la reconnaissance des producteurs belges et celle de nos populations ouvrières.

Une rémunération de 3 1/2 p. c., au taux actuel de la rente, dégage pleinement le Trésor public.

Dans une matière qui intéresse aussi directement l'honneur national, nous aimons d'ailleurs à exprimer toute notre confiance dans les propositions du Gouvernement.

Au surplus, nous estimons qu'il n'y a pas lieu de faire ici une œuvre de marchandage et d'intérêt mercantile. Une pensée plus haute doit nous guider dans l'examen du Projet de Loi ; nous entendons faire œuvre de patriotisme.

Tout en respectant le principe de l'union personnelle qui régit nos relations avec le Congo, nous ne saurions oublier qui a présidé à la création et à l'organisation de l'État indépendant. Nous ne saurions perdre de vue la pensée généreuse qui a porté le Roi, depuis l'époque déjà lointaine où Il siégeait sur les bancs de notre assemblée jusqu'à ce jour, à rechercher sans cesse les moyens d'ouvrir à notre activité de nouveaux horizons.

On a cru parfois les entreprises royales trop grandes pour réussir, « on voit » maintenant, disait au Congrès de Berlin le plénipotentiaire anglais (1), que le Roi Léopold II avait raison, et que l'idée qu'il poursuivait n'était pas une utopie... Il l'a menée à bonne fin non sans difficulté, mais ces difficultés mêmes ont rendu le succès plus éclatant. »

(1) Sir Ed. Malet dans la séance du 23 février 1885.

Depuis que ces paroles ont été prononcées, que de progrès nouveaux ont été réalisés au Congo ! Une législation complète calquée en grande partie sur la nôtre a été élaborée ; on aime à y relever, comme caractéristique spéciale, les mesures de protection rigoureuses dont sont entourées les populations indigènes que le Roi a la préoccupation constante d'arracher à la barbarie.

Les principaux services publics y sont organisés, la civilisation chrétienne y a droit de cité. La force publique suffit à maintenir l'ordre dans un rayon qui va sans cesse en s'élargissant. Le service maritime est assuré, le mouvement commercial suit une marche ascendante. Des capitaux belges, évalués par l'exposé des motifs à plusieurs millions, se portent en abondance sur les bords du Congo.

C'est à cette œuvre sans précédent dans l'histoire et qui, selon l'expression d'un des plus illustres prélats de France, sera l'éternel honneur du Roi Léopold II, que le pays voudra coopérer dans la forme déterminée par le Projet de Loi qui nous est soumis. Celui-ci nous assurera des avantages économiques de premier ordre.

A l'heure présente, où toutes les carrières sont encombrées, où l'industrie a ses moments de langueur, où le paupérisme semble faire parfois des progrès menaçants, l'empire africain du Roi, que la vapeur nous ouvrira définitivement, donnera un aliment nouveau à l'activité de la nation.

Ce sont ces considérations, Messieurs, qui ont déterminé votre Commission des Finances à faire un accueil pleinement favorable au projet du Gouvernement.

La Chambre des Représentants l'a adopté dans sa séance du 23 juillet par 88 voix contre 6 abstentions.

Votre Commission a la confiance que le Sénat, voulant donner une nouvelle preuve des sentiments monarchiques et patriotiques qui l'animent, n'hésitera pas à lui accorder un vote favorable.

Le Vice-Président-Rapporteur,
Baron V. BETHUNE.

Le Président,
TERCELIN-MONJOT.