

## SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 8 MARS 1923

Rapport de la Commission des Colonies, chargée d'examiner le 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.

(Voir les nos 381 (session de 1921-1922), 423 (session de 1922-1923) et les Ann. parl. de la Chambre des Représentants, séances des 14 et 15 février 1923.)

Présents : MM. VOLCKAERT, président; VANDERICK, LONGVILLE et LEYNIERS, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

La Convention conclue le 9 novembre 1921, entre le Gouvernement de la Colonie et la Compagnie du chemin de fer du Congo, relative à la transformation et à l'amélioration de la ligne Matadi-Léopoldville, implique une clause par laquelle la Colonie renonce à exercer son droit de rachat de la concession, avant l'expiration d'un délai de vingt-cinq années.

Le pouvoir législatif colonial l'a approuvée.

Mais cette Convention ne peut sortir ses effets, si, à son tour, l'Etat belge ne renonce, dans les mêmes conditions, au droit de rachat que lui confère la Convention du 10 avril 1896, modifiée le 13 novembre 1901.

Telle est la première raison d'être du Projet de Loi qui est soumis à nos délibérations.

La deuxième raison tout aussi capitale, est la nécessité des transformations qui s'imposent à une exploitation datant de plus de vingt-cinq ans et dont la capacité d'écoulement conditionne tout le trafic du bassin congolais. C'est pourquoi la Convention instaure un régime nouveau sur lequel nous aurons aussi à nous prononcer : le Gouvernement de la Colonie souscrirait pour 10 millions d'actions nouvelles et prendrait des obligations pour le surplus estimé provisoirement à 70,000,000 de francs. Dans son état actuel et grâce au type de locomotive adopté par la Compagnie, le chemin de fer peut transporter au moins 250,000 tonnes par an à la montée comme à la descente. L'honorable M. Forthomme, rapporteur du projet de loi devant la Chambre des Représentants, a donc commis une erreur en prévoyant que par « la réduction des pentes, l'agrandissement des courbes et le passage à l'écartement de 1<sup>m</sup>067, la capacité de transport *serait portée*

à un minimum de 250,000 tonnes par an, dans chaque sens ». Un si mince résultat ne pourrait justifier une mise de fonds de 80,000,000 de francs. En réalité, la transformation projetée permettra de porter cette capacité à environ 1,250,000 tonnes dans chaque sens, et au double, si, un jour, l'on décide de mettre la ligne à double voie.

\* \* \*

Les rétroactes de ce projet, les retards qu'il a subis, l'ampleur des discussions auxquelles il a donné lieu dans les divers cercles coloniaux, au Conseil colonial et à la Chambre, les conséquences graves enfin qu'une nouvelle temporisation entraînerait pour la Colonie, ont dicté à votre Commission le devoir de souligner combien il est urgent de résoudre enfin cette question ; c'est pourquoi elle vous propose d'adopter le projet tel qu'il vous est présenté.

Il serait inexact d'en déduire que le vote que la Commission vous propose d'émettre doit être interprété comme une approbation sympathique de la Convention.

Il sera plutôt, persons-nous, comme l'expression du regret du Sénat de devoir mettre fin, sans s'attarder davantage à la recherche d'une solution plus politique, à des hésitations qui durent depuis quelque seize mois.

Vous admettez toutefois qu'un vote approubatif, émis dans de pareilles conditions, n'exclut point la critique.

Le premier grief que l'on peut faire au Projet de Loi est qu'il ne tient aucun compte de l'absolue nécessité d'une politique coloniale des transports maintes fois souhaitée et démontrée à suffisance. Aucune Colonie prospère ne se trouve, comme la nôtre, handicapée par la lenteur, la durée et les frais excessifs des transports. La proximité des ports d'embarquement assure aux produits de l'Ouest-Africain britannique et français un avantage que nous ne pouvons compenser au Congo que par une réduction des tarifs, ou par l'abaissement des prix payés à la main-d'œuvre indigène.

Ce sont les facilités de transports, bien plus parfois que le climat et le sol, qui permettent à d'autres colonies de lutter victorieusement contre notre caoutchouc ou notre huile de palme.

Des coloniaux très compétents affirment que de nombreux produits de cueillette seraient rémunérateurs, si l'exploitation ne se trouvait grevée par anticipation de frais généraux excessifs, frais de transports, de manipulation, etc. N'est-ce point là aussi d'ailleurs la cause du peu de développement que prennent les cultures et les plantations, dans nos belles provinces agricoles de l'Équateur, du Kasai, etc.

Quel a été, jusqu'à présent, le remède tenté contre ce mal connu dans ses symptômes et étudié dans toutes ses causes. Nous n'en voyons aucun. Les diverses sections de l'axe de transport colonial sont considérées et traitées comme autant d'éléments isolés, avec lesquels le Gouvernement de la Colonie passe des conventions plus ou moins heureuses : ce sont la Compagnie des chemins de fer des Grands-Lacs, la Compagnie du chemin de fer du Congo ou la Compagnie belge maritime du Congo ; on a remplacé l'Administration de la flottille fluviale par une Société des transports fluviaux ; les tarifs de chacun de ces organismes, où l'État possède la totalité (Sonatra), ou une partie des capitaux (Grands-Lacs et C<sup>ie</sup> du Congo), ou une grande influence (Compagnie belge maritime du Congo), font à chaque occasion l'objet de marchandages nouveaux ; mais jamais, depuis la reprise du Congo, l'étude de ces tarifs n'a été envisagée comme un problème d'ensemble intéressant solidairement les grands tronçons du canal collecteur de toutes les richesses agricoles et minières de notre Colonie.

Il s'en suit que les variations extrêmes des marchés exercent au delà de KInshasa, tantôt pour le caoutchouc (1913), tantôt pour les produits oléagineux (1921-22), des crises qui désaxent toute l'armature commerciale de la Colonie.

\* \* \*

Étudié en fonction de l'intérêt commercial des produits à transporter de l'intérieur vers la côte, de concert avec les Compagnies d'une part, et nos principales Sociétés commerciales et agricoles d'autre part, ce problème ne ne nous paraît pas insoluble : nous estimons, au contraire, qu'une solution pourrait intervenir de nature à corriger les inconvénients très sérieux du morcellement des tarifs de transport et à instaurer un régime qui permette aux sociétés exploitantes de développer intensivement leur activité, sans crainte de subir trop vivement les contre-coups des crises toujours possibles.

Ce n'est pas, il est vrai, l'imminence d'une crise, comme celle de 1913 ou de 1921 qui nous met en garde. Grâce à l'élévation des changes en particulier, les sociétés agricoles et commerciales vont, selon toute vraisemblance, se retrouver dans une période où les prix mondiaux leur permettront de tenir un moindre compte du facteur transports dans leur prix de revient à Matadi ; mais il est de bonne administration de parer dès maintenant à une crise nouvelle à venir et de rechercher le moyen préventif d'y remédier.

La Convention qui nous est proposée a le grave tort de prêter le flanc à la critique générale que nous venons de formuler concernant le morcellement des tarifs et l'absence de politique commerciale dans les transactions qui les établissent.

\* \* \*

Nous ne réexaminerons pas, après la discussion de cette question au Conseil colonial, dans les diverses associations coloniales et dans la presse, les grandes solutions en présence : le rachat pur et simple avec gestion *par l'Etat* ou gestion *pour l'Etat*. La sympathie qu'a rencontrée la possibilité du rachat par l'État a incité plusieurs membres à s'enquérir auprès du Département des Colonies, si cette solution avait été mûrement réfléchie et étudiée sérieusement par les services compétents, et pour quelles raisons majeures le Gouvernement a cru devoir renoncer à cette opération.

Vous trouverez en annexe (question I) la réponse de M. le Ministre. Elle peut se résumer comme suit : le Gouvernement croit devoir renoncer au rachat parce que : 1<sup>o</sup> cette opération aurait entraîné, la ligne étant à reconstruire en grande partie, un décaissement immédiat important à un taux trop élevé ; 2<sup>o</sup> la gestion par l'État n'est pas plus désirable que la gestion pour l'État.

L'argument du « décaissement immédiat trop important » nous a paru n'être point décisif en l'occurrence : il est certain, en effet, que l'État aurait emprunté à meilleur compte que les particuliers ; l'emprunt étant gagé sur des biens dont la valeur dépasse considérablement le prix de rachat fixé par les conventions antérieures.

Si d'ailleurs l'État avait racheté le chemin de fer, il n'aurait vraisemblablement pas procédé avant des années à sa reconstruction, puisque le pouvoir de transport actuel peut dépasser 250,000 tonnes, chiffre qui ne paraît pas devoir être atteint avant l'achèvement du B. C. K. La raison déterminante du projet de modernisation de la ligne est en vérité l'appréhension de la concurrence du chemin de fer français Brazzaville-Pointe-Noire. A ce propos, on pourrait formuler le reproche que, si le Département avait été plus rapide dans ces décisions et si la Convention nouvelle avait été

signée en 1919 ou 1920, la Société eût dès ce moment-là, doté la ligne du matériel de transport dont l'absence 1<sup>o</sup> a fait perdre en 1920, 1921, 1922 des sommes considérables au commerce congolais ; 2<sup>o</sup> a engagé la France à voter les crédits actuellement employés pour la construction du Brazzaville-Pointe-Noire.

On croit pouvoir affirmer aujourd'hui que faute de main-d'œuvre, la ligne française ne sera pas poursuivie ou du moins activée avant longtemps. Mais cette éventualité ne compense point les dommages que le commerce congolais a dû passer par pertes et profits. Il convient que le Sénat n'oublie pas ces faits et qu'il ne couvre pas par son silence le préjudice causé en commerce par le long retard mis à élaborer un *modus vivendi* : retard derrière lequel la Société n'a pas manqué de se retrancher pour ne pas développer ses installations et son matériel roulant.

Quant au second argument, les inconvénients de l'exploitation par ou pour l'État, il nous paraît déterminant : les résultats peu encourageants de l'exploitation par l'État des chemins de fer des Grands-Lacs et des chemins de fer vicinaux du Mayumbe semblent autoriser pleinement M. le Ministre à ne pas recommencer l'expérience. Certains membres estiment qu'ils ne peuvent que se rallier aux raisons exposées plus loin. (Voir réponse I.)

\* \* \*

Il semble ressortir toutefois de toutes les délibérations auxquelles a donné lieu la question qui nous occupe, qu'une autre solution intéressante, elle aussi, n'ait pas suffisamment retenu l'attention des collègues compétents, dans la mesure où elle en était digne.

Il s'agit de la prorogation de la Convention à un délai beaucoup plus éloigné (septante-cinq ans à nonante ans par exemple). Cette formule de concession à long terme, compensée par l'obligation, pour la Société, d'établir des tarifs très réduits et de procéder à la mise à voie normale qui s'impose pour un chemin de fer, exutoire unique d'une énorme région économique, a été prônée par certains membres comme une solution plus féconde et moins sujette aux aléas inhérents aux divers systèmes en présence.

Avec cette formule, l'État n'avait pas à engager de fonds, ni à contracter des emprunts particulièrement onéreux en ce moment ; il lui eût été permis de fixer un barème de tarifs que la Société exploitante ou toute autre entreprise financière eût vraisemblablement accepté, puisqu'elle aurait bénéficié d'une concession à longue échéance lui permettant de réduire ses frais d'exploitation et d'amortissement ; le commerce et l'agriculture de la Colonie y auraient trouvé les bas tarifs que leur dicte la concurrence mondiale et, devant la menace des compétitions étrangères, la modernisation intensive de la ligne n'aurait pas tardé à s'imposer, comme une nécessité vitale, à la Compagnie, seule intéressée, que n'eurent plus influencé les lenteurs administratives dans le règlement des rapports de l'État et de la Société concessionnaire.

Il semble que des scrupules d'ordre politique et financier aient déterminé le Département des Colonies à ne pas se rallier à cette formule : ce serait le souci de ne pas engager l'État belge pour un trop grand nombre d'années, disent les uns ; le désir de ne pas heurter de front une théorie sociale adverse de la quasi-propriété que constitue une concession à longue échéance, disent les autres ; et, qui sait, enfin, la volonté méthodique d'exécuter le programme amorcé déjà par la création de la Sonatra, et tendant à briser le fameux « monopole » exercé par un seul groupe sur un ensemble d'importantes entreprises coloniales.

\* \* \*

A l'article 6, la Convention prévoit des tarifs exceptionnellement réduits pour une période de six mois, renouvelable. Cette éventualité a inspiré à un membre la question de savoir qui devrait subir les pertes d'une gestion déficitaire éventuelle, résultant soit de l'application de ces tarifs, soit de toute autre cause pouvant influencer défavorablement le service des intérêts et dividendes prévu par le même article.

La politique des bas tarifs considérée généralement comme indispensable au développement des colonies neuves, pratiquée systématiquement par l'État, propriétaire de la majorité des actions, ne provoquera-t-elle point un antagonisme chronique entre les intérêts défendus par ce dernier et ceux des autres actionnaires? Il semble qu'à ce point de vue un optimisme exagéré ne soit pas de mise : la hausse des prix du charbon, des huiles, du ravitaillement, du matériel, etc., etc., d'une part ; d'autre part le retard mis à commencer les grands travaux, c'est-à-dire amenant les gros transports à la montée qui doivent diminuer le prix de revient général des transports et amortir les pertes actuelles à la sortie des produits, forceront la Compagnie du chemin de fer à demander prochainement un relèvement des tarifs à la sortie. Déjà le commerce vient de se voir appliquer une hausse de 30 p. c. sur les transports maritimes. Il protestera et avec raison ; car, du train actuel, il va devenir impossible de réaliser un bénéfice quelconque sur les produits de cueillette, c'est-à-dire de regarnir les réserves financières épuisées pendant la dernière crise. Le « manque de rendement » de l'exploitation amènera la situation prévue dans la question n° II et, dans cette éventualité, l'État actionnaire de la majorité des actions supportera pour la plus grosse part les conséquences des pertes subies.

N'oublions pas, d'autre part, qu'une baisse importante des titres de la Société, qui serait la conséquence de l'éventualité d'une mauvaise gestion, ne nuirait pas seulement au capital belge investi dans l'affaire, mais surtout au crédit solidaire de toutes les affaires coloniales et par ricochet à celui de la Colonie elle-même.

\* \* \*

La question des études préparatoires aux travaux projetés a intéressé un membre qui a désiré savoir : 1° si le département a pris soin de s'entourer des compétences nécessaires et de consulter le Gouvernement de la Colonie ainsi que la Compagnie exploitante ; 2° quelle serait la part de responsabilité qu'assumerait la Compagnie dans le cas d'un contretemps onéreux dans les travaux de transformation, dont l'État semble assumer seul la charge financière totale.

La réponse très circonstanciée qu'a bien voulu y réserver M. le Ministre (question IV), permet de conclure au parfait accord des parties contractantes : l'étude a été faite par des ingénieurs de l'État et contrôlée dans son allure générale, non dans les détails, par la Compagnie.

Il est certain d'ailleurs que cette dernière fera revoir tout le piquetage, au cours de l'exécution ; c'est ainsi que des variantes importantes ont dès à présent été mises à l'étude par la Compagnie d'accord avec l'État.

\* \* \*

Un point capital de la convention est de savoir comment le Gouvernement compte s'assurer la majorité requise à l'assemblée générale des actionnaires, pour imposer par exemple sa politique des bas tarifs.

Par un procédé habile (voir réponse V), mais plein d'aléas, l'honorable Ministre tourne la loi sur les assemblées générales, en remettant à la Colonie d'une part les 20,000 actions nouvelles et à l'État belge, représenté par le Ministre des Finances, les 29,438 actions anciennes.

Dans les prévisions de l'honorable M. Franck, ces deux personnes juridiques *distinctes* pourront ensemble prendre part au vote pour plus du cinquième du total des titres en circulation, ou pour plus des deux cinquièmes des titres, qui participeront au vote.

La Commission, d'accord en cela avec d'éminents juristes, redoute la faillite de ces prévisions, estimant au contraire que ce procédé constitue une infraction à la loi belge sur les sociétés et en particulier à l'article 29 des statuts de la Compagnie.

En effet, la fiction selon laquelle la Colonie constitue une personne distincte, n'est pas applicable en pareil cas : la Colonie n'étant, en fait, qu'une dépendance de la Belgique. En conséquence, le Gouvernement n'a pas la majorité dans les assemblées générales. L'eût-il, d'ailleurs, qu'il ne pourrait pas imposer une manière de voir contraire à l'intérêt général des actionnaires.

Qui ne voit, en outre, les difficultés nombreuses pouvant résulter de semblable situation et les procès à redouter, puisque, si nos renseignements sont exacts, l'État belge et la Compagnie n'ont pu réaliser un accord sur ce point.

Même, si par impossible, l'artifice préconisé par le Département des Colonies était juridiquement valable, on peut encore se demander : qu'advierait-il si les deux délégués de l'État, mis en présence, émettaient des votes opposés? Cette hypothèse ne doit pas être écartée comme peu probable ; il ne faut pas, en effet, remonter bien haut dans l'histoire financière de la Colonie, pour se remémorer les incidents survenus à la Compagnie du Kasai, où les deux délégués, n'ayant pu réaliser d'accord préalable, ont émis l'un, un vote négatif, quand l'autre donna un vote affirmatif. Dans ce cas encore la majorité du Gouvernement est purement illusoire.

\* \* \*

En conclusion, après mûr examen, votre Commission a cru devoir s'inspirer des résolutions qui ont été prises déjà par les organismes consultés. Au Conseil colonial, un membre émettait son vote affirmatif dans les termes suivants : « Malgré les défauts que je vois à la Convention proposée, je me résignerai à la voter, pour ne pas retarder la transformation urgente de la ligne. » Ce vote de résignation a vraisemblablement influencé celui de la Chambre ; l'honorable rapporteur, en termes très diplomatiques, fait avant tout confiance aux dirigeants de l'entreprise, escomptant de leur patriotisme qu'ils se souviendront, tout en soignant leurs intérêts financiers, de ce qu'ils tiennent entre leurs mains le sort d'un vaste empire colonial. Le vote de la Chambre peut donc être interprété comme un vote d'expectative.

Quant à votre Commission :

Considérant que la solution préconisée laisse à la Compagnie une part des risques de l'exploitation et des fluctuations commerciales au Congo ; mais lui offre par contre le stimulant d'une rémunération en rapport avec les efforts qu'elle fera pour diminuer ses frais d'exploitation et développer son trafic ;

Elle vous propose d'entériner la Convention.

Il y avait urgence, il y a un an déjà ; il serait impolitique de tolérer que pareille situation perdure.

Pour ces motifs, la Commission à l'unanimité de ses membres présents, vous propose l'adoption du Projet de Loi.

*Le Rapporteur,*  
R. LEYNIERS.

*Le Président,*  
V. VOLCKAERT.

## ANNÉXE.

**Réponses aux questions posées par M. LEYNIERS, rapporteur du 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.**

## I

Monsieur le Ministre pourrait-il nous faire connaître si la question du rachat du chemin de fer par la Colonie a été sérieusement envisagée en l'occurrence et étudiée par les services compétents ; quelles auraient été les conditions et le prix du rachat et quelles sont les raisons majeures pour lesquelles le Gouvernement a cru devoir ne pas s'arrêter ou renoncer à cette opération ?

*Réponse.* — La question du rachat du Chemin de fer du Congo a été étudiée de la façon la plus soignée par mon Département ; les conditions envisagées pour le rachat étaient celles prévues aux articles 4 et 4bis de la Convention des 27 mars-10 avril 1896, entre l'État belge et la Compagnie du chemin de fer du Congo, conditions plus favorables que celles consenties antérieurement à l'État Indépendant ; le prix du rachat se serait élevé à 125,950,968 francs avant la guerre.

Les raisons majeures pour lesquelles le Gouvernement a cru devoir renoncer au rachat sont essentiellement les suivantes : *d'une part*, le rachat aurait entraîné un décaissement immédiat important au moment où la Colonie a besoin de ressources considérables pour l'exécution de son programme de travaux publics et aurait obligé la Colonie à se procurer ces capitaux à un taux sensiblement supérieur à celui auquel la Compagnie les avait obtenus dans le passé ; le tout pour une ligne à reconstruire en grande partie ; *d'autre part*, la gestion *par* l'État, qui a déjà des devoirs et des charges très étendus au Congo, n'est pas désirable et la gestion *pour* l'État, gestion dans laquelle l'intérêt de la Compagnie, dans les capitaux immobilisés, n'est pas direct et personnel, tourne régulièrement au préjudice du concessionnaire ; en outre, cette dernière combinaison ne donne pas au point de vue des tarifs au Gouvernement de la Colonie une situation meilleure que celle que lui assure la convention intervenue.

L'association de l'État et de la Compagnie, d'après une formule d'industrialisation déjà appliquée dans d'autres services de la Colonie, a paru la solution la plus heureuse : l'intérêt public, représenté par les capitaux de l'État, acquiert une influence primordiale dans l'affaire et l'intérêt privé mieux inspiré au point de vue commercial et industriel, conserve la direction sous ce contrôle.

## II

Monsieur le Ministre pourrait-il nous dire si, dès à présent, son Département possède les éléments nécessaires pour lui permettre de prévoir dans quelles conditions se ferait un rachat éventuel à l'expiration de la Convention, notamment quel en serait le coût ?

*Réponse.* — L'article 9 de la Convention du 9 novembre 1921, entre la Colonie et la Compagnie dit que : « Quel que soit le moment où la Colonie

fera usage de son droit de rachat, le prix de rachat dû par elle — et donc aussi par l'État belge — sera celui résultant des articles 4 et 4bis de la Convention des 27 mars-10 avril 1896 dont question dans le 1<sup>o</sup> ».

Ce prix de rachat s'élève à 125,950,968 francs au 30 juin 1914 ; il sera, d'après la nouvelle Convention, éventuellement augmenté ou diminué du montant de nouvelles émissions ou du montant des amortissements effectués depuis. A la date d'aujourd'hui il est de 141,700,968 francs.

L'un des bénéfices de la Convention est précisément que le prix est ainsi fixé à la date actuelle, sans que l'État soit exposé à l'augmentation sans cesse croissante qui pouvait résulter du mécanisme des clauses de rachat antérieurement en vigueur : ces clauses prévoyaient l'intervention de facteurs influencés par les recettes.

### III

La Convention prévoit, dans son article 6, les principes qui serviront de base à l'établissement des tarifs ; d'une part, ils seront calculés de façon à favoriser le commerce en évitant les taux prohibitifs et, d'autre part, ils seront suffisamment rémunérateurs pour faire face aux services des intérêts et amortissements, au paiement des dividendes, etc.

Si contrairement à ces prévisions, il en était autrement, si ces principes de sage administration étaient par exemple mis en défaut par suite du manque de rendement de l'exploitation, Monsieur le Ministre pourrait-il nous dire, d'une part, qui subira les pertes résultant de l'application des tarifs ; d'autre part, ce qu'il compte faire si les conditions prévues pour permettre de faire face aux charges d'intérêt et d'amortissement des obligations, intérêts de la dette flottante, paiement du dividende aux actions de capital ou ordinaires, ne se réalisaient pas, par suite de l'insuffisance des produits et marchandises à transporter ou d'une prolongation de tarifs exceptionnellement bas ou d'une charge financière excessive par rapport aux recettes nettes de la Compagnie.

*Réponse.* — Il est peu probable que les résultats financiers d'exploitation du chemin de fer, exutoire unique d'un pays aussi vaste et aussi riche que le Congo, ne puissent permettre normalement la distribution d'un dividende raisonnable aux actionnaires. Des circonstances exceptionnelles, comme celles que nous venons de traverser, peuvent passagèrement rendre difficile la situation d'une pareille entreprise, mais déjà les résultats acquis depuis la signature de notre Convention et cela malgré que les tarifs d'exportation soient les moins élevés de toute l'Afrique australe, prouvent qu'on peut avoir confiance dans l'avenir.

Si, cependant, la situation envisagée par l'honorable membre devait se présenter, ce serait ou bien le fait de circonstances exceptionnelles et donc passagères sans influence sur le crédit de la Société et qu'elle doit accepter comme toute entreprise commerciale, ou bien le fait d'une mauvaise gestion dont les actionnaires de la Compagnie devraient supporter les conséquences et à laquelle ils sont d'ailleurs armés pour mettre une fin.

Que si les Chambres estimaient un jour devoir intervenir financièrement, rien ne les empêcherait de le faire, mais il importe qu'en pareil cas elles se prononcent en connaissance de cause pour une politique de subvention qui n'est pas sans graves inconvénients.

## IV

Il serait intéressant de savoir si le Département des Colonies s'est entouré des compétences nécessaires dans l'étude des travaux.

Monsieur le Ministre pourrait-il dire quel est en l'occurrence :

1° L'avis du Gouvernement de la Colonie ;

2° Celui de la Compagnie elle-même et quelle serait la part de responsabilité que celle-ci assumerait, dans le cas d'un contre temps onéreux dans les travaux de transformations, dont l'État semble avoir seul la charge financière totale ?

*Réponse.* — Aucun problème n'a été plus longuement et plus sérieusement étudié que celui de la transformation de la ligne du Chemin de fer du Congo.

Pendant la guerre, le Gouvernement a fait établir, sur place, un nouveau tracé par deux de ses ingénieurs MM. Sesti et Theeuws, qui avaient déjà à leur actif de grands travaux de ce genre ; la Compagnie de son côté fit établir un tracé par son personnel.

En 1918, à Londres, le Gouvernement créa une Commission qui fut chargée d'examiner les plans du tracé projeté.

Cette Commission était composée d'ingénieurs spécialistes en vue dans la construction de chemins de fer tant coloniaux qu'européens ; feu M. Delannoy, alors directeur général de la Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands-Lacs africains ; MM. Lambert Jadot, administrateur délégué de la Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga ; Cito, ancien directeur des travaux de la Compagnie du chemin de fer du Congo ; Vanden Bogaert, ingénieur en chef aux chemins de fer de l'État belge.

Cette Commission arrêta les principes généraux de la reconstruction et décida de confier à M. Bailleux, qui s'était spécialisé dans les études de tracés de chemins de fer au Congo, le soin de modifier, suivant ses directives, les plans soumis.

Dès la fin 1919, j'ai réuni à nouveau la Commission à Bruxelles pour lui faire examiner les modifications proposées par M. Bailleux. Elle les approuva et approuva également la proposition de confier l'examen sur place à ce technicien en le chargeant en même temps de l'établissement définitif sur le terrain du nouveau tracé de la ligne.

Le travail de M. Bailleux fut suivi sur place par un ingénieur des Ponts et Chaussées de la Colonie et par un ingénieur de la Compagnie du chemin de fer du Congo qui tous deux l'ont approuvé sans réserve.

A Bruxelles, au retour de M. Bailleux, on créa un comité mixte dont firent partie, outre l'administrateur-délégué et des ingénieurs de la Compagnie, M. Bailleux et un ingénieur principal de mon Département ; ce comité conclut à l'approbation du nouveau tracé. Elle établit le cahier des charges et celui-ci fut encore soumis, par surcroît de précaution, à deux ingénieurs obligeamment délégués à cet effet, par le Ministre des chemins de fer.

La Compagnie, par la Convention, a confirmé son adhésion complète et en est donc responsable au même titre que la Colonie. Les deux contractants ont le plus grand intérêt à adopter le meilleur plan et à diminuer les dépenses autant que possible.

Les frais de la transformation de la ligne furent estimés de 80 à 100 millions de francs. Il est évident que la somme de 80 à 100 millions de francs n'a pu être fixée *ne varietur* ; ces immobilisations pourraient devenir plus importantes

si on décidait de mettre immédiatement la voie à 1<sup>m</sup>067 d'écartement ou si on électrifierait le chemin de fer, ou même si on remplaçait immédiatement les rails légers de 23 kilogrammes actuellement en usage, par des rails de 36 kilogrammes dans le but de pouvoir utiliser un matériel moteur plus puissant ; mais ces nouvelles transformations, en vertu de la Convention même, ne pourraient se faire que d'accord avec la Colonie et j'aurai soin, éventuellement, d'en donner avis aux Chambres.

V

M. le Ministre a-t-il tous ses apaisements au point de vue juridique? La loi belge n'autorise les actionnaires à voter que pour deux cinquièmes des voix qu'ils possèdent.

Comment constituera-t-il, à l'assemblée des actionnaires, la majorité légale lui permettant d'exercer avec les effets voulus ses droits de propriétaire de la majorité des actions, lorsqu'il y aura nécessité d'imposer sa politique des tarifs?

*Réponse.* — L'État belge possède 29,438 actions et la Colonie en possédera 20,000. Ces deux personnes juridiques distinctes peuvent chacune exercer leur droit de vote pour les deux cinquièmes des actions représentées et un cinquième des actions émises.

Or, il y aura à ce moment 56,000 actions ordinaires ou de jouissance, 23,438 actions de capital et 4,800 parts de fondateur, soit 84,238 votants.

L'État belge et la Colonie, s'ils votent ensemble, sont assurés de la majorité dans toutes les combinaisons pratiques de vote qu'on peut envisager.