

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 29 DÉCEMBRE 1925

Rapport de la Commission des Colonies, chargée de l'examen du Projet de Loi d'emprunt de cinq cent millions de francs pour compte de la Colonie.

(Voir les n^{os} 31, 62 et les *Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 16 et 17 décembre 1925, et le n° 27 du Sénat.*)

Présents : MM. VOLCKAERT, président ; le vicomte BERRYER, le baron DE CONINCK DE MERCKEM, DIGNEFFE, DISIÈRE, GENARD, HULIN, LIPPENS, MULLIE, M^{me} SPAAK, MM. VANDERICK, VAN OVERBERGH, VERHEYDEN, WEYLER et LEYNIERS, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

L'emprunt de 500,000,000 de francs que le Sénat est appelé à voter, doit servir, dans sa majeure partie, à la continuation des grands travaux d'utilité publique qui conditionnent le développement de la Colonie.

A ce propos, un membre de la Commission a exprimé le désir de connaître quel est, depuis 1921, l'état des divers emprunts contractés au profit de la Colonie, ainsi que leur degré d'absorption par les travaux en cours.

La loi du 21 août 1921, autorisant la Colonie à exécuter des travaux publics sur des ressources extraordinaires, dispose en son article 2 que, pour l'exécution des travaux énumérés à l'article 1^{er}, le Ministre des Colonies est autorisé à émettre des obligations de la Dette publique congolaise, jusqu'à concurrence d'un premier capital de 300 millions.

L'article 2 ajoute que ces obligations sont émises par tranches successives au fur et à mesure des besoins, en vertu

d'arrêtés royaux qui détermineront la date et les conditions des émissions.

Deux emprunts de consolidation ont été levés sur pied de cette loi : 1^o Emprunt de 25,000,000 de francs à 6 p. c. amortissable (Arrêté royal du 20 décembre 1921) ;

2^o Une tranche de l'emprunt contracté en francs belges par la Colonie auprès de l'Etat Belge, lequel a prélevé les fonds sur le montant de l'emprunt américain de décembre 1924.

En vertu d'un accord écrit intervenu entre les deux Départements, en exécution de la loi du 6 mars 1925, le Département des Finances doit remettre au Département des Colonies, 450 millions sur lesquels un seul versement de fr. 233,469,795-25 a été effectué.

Il y a lieu de signaler qu'en vertu de l'article 3 de la susdite loi du 21 août 1921, l'exécution des travaux pouvait être assurée soit par la Colonie, ou pour son compte, soit par la participation de la Colonie dans la constitution des ressources financières des sociétés concessionnaires ou chargées de l'exécu-

tion des travaux ; soit par la reprise des lignes concédées et leur transformation.

L'achèvement du chemin de fer du Katanga a été assuré à l'aide de l'émission d'actions privilégiées souscrites par les particuliers. Cette opération, création d'un capital privilégié de 100 millions, a été réalisée par la Société du Chemin de fer du Katanga, dont la Colonie est pour ainsi dire l'unique actionnaire. Le produit de l'émission n'a pas été employé intégralement par la Société ; il lui reste un excédent liquide de 31 millions, qui ont été remis à la Colonie en échange de Bons du Trésor à cinq ans.

* *

L'autorisation d'emprunt sollicitée s'ajoutant aux autorisations résultant des lois budgétaires antérieures, laissera au Ministre des Colonies un pouvoir d'emprunt total de 720 millions environ.

* *

L'emprunt à émettre a pour but de rembourser la dette flottante qui est aujourd'hui de 182 millions de francs environ, mais avant tout de constituer un fond de trésorerie indispensable pour la continuation des grands travaux.

Votre Commission désire attirer particulièrement l'attention du Sénat sur le

mot *continuation* des travaux, car il ne peut être mis en doute que pour *achever* les travaux de mise en valeur de la Colonie, ce n'est pas 500 millions, mais un milliard au moins qu'il faut envisager.

C'est dans le même ordre d'idées qu'un membre de votre Commission a comparé le programme des travaux d'utilité publique autorisés par la loi du 31 août 1921, au « cortège de la juive » : quel que soit, en effet, l'emprunt sollicité, ce sont toujours les mêmes onze travaux qui sont énumérés, sans un iota de différence de 1921 à 1925.

Il a donc paru indispensable à votre Commission de demander à l'honorable Ministre de dresser le tableau desdits travaux, en le priant d'y indiquer les sommes dépensées de 1921 à 1924 et les crédits qu'il y a lieu de prévoir de 1925 à 1929, date présumée de leur achèvement.

Nous donnons ce tableau ci-après : il est à remarquer cependant qu'au cours de l'année 1925 les travaux ont continué, entraînant une dépense que l'on peut évaluer à 257 millions environ.

C'est le montant des crédits sollicités pour 1925 dans le budget extraordinaire.

Pour le chemin de fer des Grands-Lacs, c'est à la Société qu'il incombe de rechercher les capitaux nécessaires.

C'est donc pour mémoire que nous avons rappelé ce travail. Il en est de même du chemin de fer de Kilo-Moto.

NOMENCLATURE des travaux d'utilité publique autorisés par la loi du 21 août 1921.	CRÉDITS ouverts aux budgets de 1921 à 1924.	CRÉDITS qui seront sollicités de 1925 à 1929.	TOTAUX
1 ^o Chemin de fer du Stanley-Pool au Bas-Congo	32,308,300	358,000,000	390,308,300
2 ^o Chemin de fer des Grands-Lacs. Etude et construction de la section Kabalo-Kongolo.	mémoire.	mémoire	
3 ^o Achèvement du chemin de fer du Katanga vers le Nord, de Bukama à un point navigable du Lualaba . . .	mémoire	mémoire	
4 ^o <i>Extension des balisages achat d'un matériel de dragage, amélioration, construction et outillage de ports flu- viaux, étude et aménagement des voies navigables</i>	20,009,050		
a) Equipement du service du bali- sage du Haut fleuve, cinq bateaux baliseurs (type 1923)		3,000,000	
b) Matériel de balisage, bouées, ba- lises, sémaphores		2,500,000	
c) Curage de petites rivières.		1,500,000	
d) Aménagement, passages difficiles (écluses, etc).		3,000,000	
<i>Travaux des ports :</i>			
a) Marine Bas-Congo : Matériel à renouveler		377,500	
b) Ports : Matadi et Ango-Ango.		31,500,000	
c) Kinshasa : prolongement quais d'accostage, équipement, édification de nouveaux hangars		7,000,000	
d) Coquilhatville : travaux en cours. Quais d'accostage et leur équipement . .		2,000,000	
e) Ports sur les affluents : aménage- ment, moyens d'accostage.		2,000,000	
		<hr/> 55,500,000	75,509,050
5 ^o Augmentation du capital de la Société nationale des Transports flu- viaux, notamment pour l'extension du service sur les petites rivières	15,000,000		15,000,000
6 ^o Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga	139,937,350	400,500,000	540,437,350
7 ^o Chemin de fer Stanleyville-Kilo- Moto	mémoire.	mémoire.	
8 ^o Chemin de fer du Mayumbe et aménagement du port de Boma	4,000,000	17,200,000	21,200,000

NOMENCLATURE des travaux d'utilité publique autorisés par la loi du 21 août 1921.	CRÉDITS ouverts aux budgets de 1921 à 1924.	CRÉDITS qui seront sollicités de 1925 à 1929.	TOTAUX
9° Chemin de fer de Benguela			
10° Construction d'un réseau rou- tier et son armement en moyens de transport mécaniques à raison d'envi- ron 10,000,000 de francs par province .	24,000,000	29,000,000	53,000,000
11° <i>Travaux publics et sanitaires dans les centres urbains, les quartiers indigènes, voiries, distribution d'eau, éclairage, organisation du travail, sécu- rité et hygiène des travailleurs</i> . . .	37,950,000		
a) Hôpitaux pour Européens (et laboratoires annexes), Kalina-Coquil- hatville, etc., et pour noirs à Kinshasa, Coquilhatville, etc.		15,000,000	
b) Voirie et égouts à Léo-Coq-Eli- sabethville-Ilebo-Bukama, etc.		20,000,000	
c) Distribution d'eau Matadi-Coquil- hatville-Kinshasa-Irumu-Bukama		10,000,000	
d) Eclairage électrique, etc.		5,000,000	
		50,000,000	87,950,000
Total :	273,204,700	910,200,000	1,183,404,700

Comme vous pourrez le constater, malgré l'obligeance de l'honorable Ministre, il n'a été possible à son Département, pour ce qui regarde la période de 1921 à 1924, que d'indiquer les crédits prévus et non les sommes dépensées. Si la Commission souligne ce point, c'est pour attirer à nouveau en passant l'attention de l'honorable Ministre sur l'urgente nécessité d'organiser la comptabilité de la Colonie de telle manière qu'il ne faille pas attendre cinq ans pour connaître une situation comptable.

Il y a lieu néanmoins de reconnaître l'effort méritoire dont témoigne la progression croissante des travaux en voie d'exécution : la Société anonyme qui a entrepris la transformation et la reconstruction de la ligne Matadi-Leo a exécuté en décembre 1923, 1.775 mètres cubes de terrassements, en décem-

bre 1924, 93,755 mètres cubes et en octobre 1925 environ 246,000 mètres cubes, soit, depuis décembre 1923, un total de 2,200,657 mètres cubes, ce qui constitue incontestablement un beau résultat pour un pays où les voies de communication sont insuffisantes, où la main-d'œuvre est rare et où les conditions de travail n'ont rien de commun avec celles dans lesquelles pourraient s'exécuter dans la Métropole les grands travaux, encore et toujours en suspens.

*
* *

Un membre a demandé quels furent depuis l'exécution de la loi de 1921, les versements effectués pour les travaux principaux en voie d'exécution, c'est-à-dire le chemin de fer de Matadi-Leo et le chemin de fer Bas-Congo (Katanga).

Voici le décompte :

	B. C. K.	MATADI LÉO.	TOTAUX.
Année 1923	24,000,000	10,000,000	34,000,000
» 1924	86,500,000	31,400,000	118,400,000
» 1925	157,130,928	50,600,000	207,730,928
	<u>267,630,928</u>	<u>92,500,000</u>	<u>360,130,928</u>

Certains membres ont fait des réserves sur les modalités de l'emprunt et en particulier sur la forme juridique à donner tant aux mines de Kilo Moto qu'à l'ensemble du projet.

Après une déclaration de principe faite au nom du groupe socialiste, confirmant ses préférences pour une régie d'Etat et après avoir entendu les explications de M. le Ministre des Colonies qui a fait part de l'état des négociations entreprises par son département et le groupe bancaire chargé éventuellement de l'émission, la Commission a marqué son accord sur le principe de la constitution de l'affaire en Société anonyme. Elle croit nécessaire toutefois d'émettre des réserves quant aux statuts futurs de cette Société, au sujet desquels le Ministre a déclaré ne pouvoir donner de précisions définitives, les pourparlers avec les groupes émetteurs ayant été suspendus en attendant l'autorisation du Parlement.

* * *

L'article 3 du projet de loi est la reproduction littérale du même article figurant dans la loi du 21 août 1921 arrêtant le programme des grands travaux.

Cette disposition permet à la Colonie de faire face à toutes les situations qui peuvent se présenter suivant le jeu des conventions passées entre la Colonie et diverses sociétés, principalement des sociétés de chemin de fer.

Les concessions de ces sociétés peuvent venir à tomber, soit par l'expiration du temps pour lequel elles étaient

consenties, soit par suite de résiliation, volontaire ou forcée ou par le jeu d'un droit de reprise du Gouvernement.

L'article autorise donc par anticipation la Colonie à agir dans chacun de ces cas.

La portée de cette disposition est également d'autoriser la Colonie à financer, par la souscription d'actions ou d'obligations de sociétés, les grands travaux que la Colonie n'exécuterait pas directement.

La transformation dont parle l'article vise la transformation de lignes de chemins de fer, et notamment la transformation de la ligne Matadi-Léo.

Il n'a pas été tiré parti pratiquement de l'article 3 de la loi de 1921 qui a été reproduit dans la nouvelle loi, afin de parer, comme précédemment, à toutes les situations qui pourraient se présenter.

* * *

Un membre a fait observer que si l'on intéressait les porteurs des futures obligations pour 30 p. c., 40 p. c. et même 50 p. c. dans les bénéfices des mines de Kilo-Moto, on leur accorderait peut-être des avantages imprévus et qui pourraient être considérables.

A cette objection on est tenté de répondre « tant mieux pour les souscripteurs qui, confiants dans les destinées de la Colonie, lui apportent leurs disponibilités ». D'autre part, si les souscripteurs n'avaient pas l'espoir, fondé sur les résultats financiers de quelques florissantes entreprises congolaises, de voir dépasser encore les prévisions

justement optimistes du Département des Colonies, il y a gros à parier qu'ils ne seraient ni très nombreux ni très empressés.

*
* *

Au surplus, il n'y a, de la part du Ministre actuel, aucune espèce d'innovation. Déjà, en 1923, le Ministre des Colonies a introduit une disposition identique à propos des actions privilégiées du Chemin de fer du Katanga et votre Commission constatait dans son rapport relatif à l'émission de la dernière tranche que le public avait fait le meilleur accueil à la première émission et que l'on comprenait cet intérêt, puisque ce nouveau genre de titre réunissait à la fois l'avantage d'un intérêt fixe garanti par les pouvoirs publics et la chance de participer à un superdividende en cas de bonne réussite de l'entreprise.

Voici au sujet des mines de Kilo-Moto les éléments d'appréciation d'ordre scientifique tels qu'ils ressortent des études géologiques générales entreprises sur toute l'étendue des territoires miniers.

Cette zone a des liens fort étroits avec le substratum de la Rhodésie du Sud, dont le développement minier est des plus intéressants. Les observations géologiques, faites à Kilo et à Moto, indiquent la similitude des conditions de gisement des deux pays placés aux approches de la grande cassure de l'Afrique à laquelle on doit la minéralisation des vastes territoires situés à l'est et à l'ouest de son passage à travers ce continent.

La Rhodésie du Sud qui contient un si grand nombre de mines d'or est l'image de ce que peuvent être les régions minières de Kilo-Moto lorsque l'arrivée du rail aura pu leur donner l'outillage et les moyens de transport nécessaires à leur plein développement.

Loin de blâmer le Gouvernement qui semble soucieux de réserver certains

avantages à ceux qui auront foi aux destinées de la Colonie, votre Commission soumet à la bienveillante attention de l'honorable Ministre les deux vœux suivants, tendant au même but :

1° Les obligations seront amorties en quarante ans à partir de la onzième année ; les titres appelés au remboursement seront remplacés par une part bénéficiaire.

2° Le taux d'émission ne sera pas trop élevé : afin d'y intéresser le plus de souscripteurs possible, la valeur nominale ne dépasserait pas 250 francs.

*
* *

Enfin, un membre fait observer que les modalités du nouvel emprunt pourraient inciter des porteurs d'obligations des emprunts antérieurs de 1896, 1898, 1904 et 1906 à élever certains griefs au sujet des privilèges qui leur ont été garantis.

Il est exact en effet que les emprunts contractés en 1896, 1898, 1904 et 1906 contiennent la clause suivante :

« Dans le cas où un privilège ou une garantie quelconque serait donné par l'Etat Indépendant du Congo, pour la création d'un autre emprunt, ce privilège ou cette garantie serait acquis de plein droit au présent emprunt. »

Qu'est ce que cela signifie ? A l'époque où ces titres ont été émis, on n'avait guère confiance dans l'Etat Indépendant du Congo. C'est si vrai que celui-ci était obligé d'emprunter à un taux plus élevé que l'Etat belge ? C'est pour rassurer les prêteurs que la clause que nous venons de citer fut insérée.

L'emprunt envisagé n'accorde aux souscripteurs aucun privilège ni garantie ; dans ces conditions, les porteurs des titres anciens ne subiront aucun préjudice.

Les souscripteurs des anciens emprunts trouveront d'ailleurs une sécurité équivalente dans le fait que le pro-

duit du nouvel emprunt sera affecté à des immobilisations qui augmenteront l'actif de la Colonie et par conséquent le gage de ses créanciers.

D'autre part, certains membres de la Commission demandent s'il ne serait pas possible d'accorder aux anciens facteurs, dans une mesure qui reste à apprécier, un droit de priorité pour la souscription au nouvel emprunt. Le Ministre a répondu qu'il examinerait la question avec sympathie mais aussi avec une prudence nécessaire.

La Chambre a approuvé ce projet de loi par 111 voix contre 2 et 18 abstentions.

Votre Commission a décidé à l'unanimité de recommander ce projet aux votes favorables du Sénat.

Le Rapporteur,
R. LEYNIERS.

Le Président,
V. VOLCKAERT.