

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 26 JUIN 1893

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).

34^e question posée par la Commission (2) et réponse faite par le Gouvernement.

ON VOUDRAIT AVOIR DES DONNÉES PRÉCISES QUANT AU CHEMIN DE FER EN CONSTRUCTION, TANT AU POINT DE VUE DU COÛT DE SA CONSTRUCTION QUE DES RÉSULTATS À ATTENDRE DE L'EXPLOITATION.

JUSQU'À QUOI LES PLANS COMPIÉS SONT-ILS TERMINÉS ? LE DEVIS EST-IL DÉFINITIF ?

QUELLES SONT LES RAMPES ET LES COURBES ?

QUEL TRAFIC LE CHEMIN DE FER PERMETTRAIT-IL DE DISSERVIR ?

L'ÉTAT A-T-IL FAIT VÉRIFIER LES PLANS PAR DES INGÉNIEURS À LUI ? EN PREND-IL LA RESPONSABILITÉ ?

QUEL EST LE DÉTAIL DES SOMMES PORTÉES EN COMPTE POUR TRAVAUX D'ÉTUDES ? À QUI CES SOMMES ONT-ELLES LIÉ PAYÉES ?

EN QUOI CONSISTENT LES IMMEUBLES ET LES MEUBLES RENSEIGNÉS AU RAPPORT DE M. HUBERT POUR 4 350.000 FRANCS ?

EST-IL EXACT QUE LA COMPAGNIE DÉCLARE N'AVOIR PLUS BESOIN DE LA NOUVELLE SUBVENTION DEMANDÉE À LA LÉGISLATURE ?

POURRAIT-ON RECEVOIR COMMUNICATION DE LA CORRESPONDANCE ÉCHANGÉE À CE SUJET ?

REPONSE.

ON VOUDRAIT AVOIR DES DONNÉES PRÉCISES QUANT AU CHEMIN DE FER EN

(1) Projet de loi, n° 221
Rapport, n° 242

(2) La commission était composée de MM. BEIRNAERT, président; DE LANTSBERG, WOLSTE, EIMAN, AMÉDÉE VISART DE BOCARNI, DE JONGHE D'ARDOY, NYSSENS, NERINX, COLES, HEYENEN, ANGLON, HELLIPUTTE, DE WINTER, IRIS, VANDERVELDE, ALFRED DELUSSIÈRE, FURNEMONT, BERTRAND, LORAND, WAROCQUÉ et RONSIAUX.

CONSTRUCTION. TANT AU POINT DE VUE DU COÛT DE SA CONSTRUCTION QUE DES RÉSULTATS A ATTENDRE DE L'EXPLOITATION.

Coût de la construction.

Il résulte du rapport de M. Hubert, ingénieur en chef, directeur d'administration aux chemins de fer de l'État, en date du 20 mai 1894 (1), que le coût des 520 kilomètres qui restaient à construire à cette époque peut être évalué à 100,000 francs par kilomètre.

En tenant compte, d'une part, du produit de l'exploitation partielle qui se fera pendant la période de construction, d'autre part, des intérêts intercaulaires, calculés à 5 1/2 p. e., à servir aux actionnaires, et des intérêts à payer sur les capitaux qui devront encore être empruntés, le coût de la ligne entière est évalué à 54 millions (2).

Résultats de l'exploitation.

Le tableau annexe I présente les résultats de l'exploitation organisée sur les 40 premiers kilomètres du chemin de fer, depuis le mois de mars 1894.

Jusqu'ici la société du Haut-Congo utilise seule la voie ferrée; les raisons pour lesquelles l'État du Congo et les missionnaires se sont abstenus jusqu'à présent, sont mentionnées dans l'Exposé des motifs du projet de loi approuvant la Convention du 28 mai 1894 (*Doc. parl.* n° 48, p. 2.). Il y est dit que les transports de la Société du Haut-Congo ne représentent guère que les deux cinquièmes de ceux qui s'effectuent actuellement à dos d'homme entre le Bas-Congo et le Haut-Fleuve.

Les fluctuations qui se sont produites jusqu'ici dans le chiffre de la recette s'expliquent par les difficultés plus ou moins grandes que la Société du Haut-Congo a éprouvées dans le recrutement des porteurs.

Lorsque l'État du Congo et les missionnaires recourront à la voie ferrée, les recettes de la Compagnie ne seront pas inférieures à 10,000 francs par an et par kilomètre.

Pour apprécier ce que deviendra l'exploitation dans l'avenir, il faut tenir compte de ce fait que l'exploitation partielle n'a pu, jusqu'ici, contribuer au développement du trafic avec le Haut-Congo. Toute autre sera la situation lorsque la ligne sera ouverte jusqu'au point où se recrutent les porteurs. (kilom. 150 à 160).

Les transports à dos d'homme étant supprimés entre Matadi et Kimpessé, les porteurs devenus disponibles pourront être utilisés sur la partie du trajet comprise entre Kimpessé et le Stanley-Pool. Dès lors, la capacité de transport sera doublée, et cette augmentation des moyens sera utilisée par l'État

(1) Annexe à l'Exposé des motifs du projet de loi approuvant la Convention conclue le 28 mai 1894. Séance du 8 janvier 1895, *Doc. parl.*, n° 48, pp. 45 et suiv.

(2) *Idem*, pp. 65 et suiv.

et les compagnies, qui ne peuvent actuellement recruter des porteurs en quantité suffisante.

Quant à ce que deviendra le trafic lorsque la ligne sera ouverte jusqu'au Pool, on peut s'en rendre compte par l'examen du développement du commerce pendant les dernières années. En quatre ans, malgré l'exagération des prix de transport et l'exigüité des moyens, la production du caoutchouc s'est élevée de 26 à 500 tonnes; que donnera ce produit dans quelques années?

La production du café sera également considérable; il en existe maintenant plus de 400,000 pieds qui donneront un rendement de 2 à 3,000 tonnes.

Bien d'autres produits pourront être amenés à la côte dès que le chemin de fer reliera le Haut Fleuve à la mer : tels sont, entre autres, les bois de construction.

Il est impossible de chiffrer quelle sera alors la recette; mais, *dans le simple but de fixer les idées*, en appliquant les tarifs aux transports effectués à dos d'homme et au mouvement de voyageurs pendant l'année 1893, on trouverait une recette de fr. 3,532,000 se décomposant comme suit :

A la montée, 3,000 tonnes : fr. 3,000,000

A la descente :

Ivoire, 200 tonnes.	200,000
Caoutchouc, 500 tonnes	132,000
Voyageurs, 400.	200,000

Dans l'hypothèse de trois trains partant de Matadi et trois de Léopoldville par semaine, — ce qui permettrait un trafic maximum de 12,400 tonnes, — les dépenses d'exploitation s'élèveraient à. 1,600,000

La recette nette serait de fr. 1,932,000 soit de 3 1/2 p. c. du capital qui, d'après les prévisions, sera dépensé pour la construction de la ligne.

Mais, on croit devoir le répéter, ce n'est qu'à titre de pure supposition que le trafic de 1893 est pris ici comme base des calculs; il est inadmissible que, d'ici à quelques années, il ne prenne un large développement.

JUSQU'OUÙ LES PLANS COMPLETS SONT-ILS TERMINÉS? LE DEVIS EST-IL DÉFINITIF?

QUELLES SONT LES RAMPES ET LES COURBES?

QUEL TRAFIC LE CHEMIN DE FER PERMETTRAIT-IL DE DESSERVIR?

La note ci-annexée (littéra II) répond complètement à ces quatre questions.

On croit devoir ajouter que l'examen des profils en long et des profils en travers démontre que les difficultés de construction sont moins importantes au-delà du kilomètre 80 qu'en deçà.

Entre les kilomètres 80 et 125, le profil est magnifique ; au-delà du kilomètre 125, sauf sur quelques parties de faible longueur, il est encore très beau.

Les difficultés de recrutement des ouvriers diminueront au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Ceux-ci, en effet, vont atteindre des régions plus peuplées, où l'on trouvera des travailleurs indigènes en plus grand nombre. Ces régions étant à une altitude élevée, les conditions sanitaires y sont sensiblement meilleures que dans la partie du pays déjà parcourue par le chemin de fer ; il y aura moins de déchets et, par conséquent, moins d'hommes à recruter.

En outre, la situation climatérique du pays à traverser étant connue, les recrutements qui devront encore s'effectuer à la côte occidentale d'Afrique, seront rendus beaucoup plus faciles.

Enfin, le prix de la main-d'œuvre sera moins élevé qu'au début, l'expérience ayant démontré quelles étaient les races de noirs qui convenaient le mieux.

L'ÉTAT A-T-IL FAIT VÉRIFIER LES PLANS PAR DES INGÉNIEURS A LUI? EN PREND-IL LA RESPONSABILITÉ?

L'État n'a pas fait vérifier sur les lieux les plans qui ont été levés en Afrique par les ingénieurs de la Compagnie et d'après lesquels M. Hubert, ingénieur en chef aux chemins de fer de l'État a fait son rapport et établi ses calculs quant au coût de la ligne. Mais il n'existe aucune raison de douter de la sincérité des documents qui ont été communiqués à ce dernier.

On doit fatalement s'en référer en pareille matière aux travaux des ingénieurs, et il en serait encore ainsi, même si ces ingénieurs étaient des fonctionnaires nommés par l'État.

QUEL EST LE DÉTAIL DES SOMMES PORTÉES EN COMPTE POUR FRAIS D'ÉTUDES? A QUI CES SOMMES ONT-ELLES ÉTÉ PAYÉES? EN QUOI CONSISTENT LES IMMEUBLES ET LES MEUBLES RENSEIGNÉS AU RAPPORT DE M. HUBERT POUR 1,550,000 FRANCS?

1. *Frais d'études, de constitution et d'études en cours* . . . fr. 2,500,000

Les frais d'études, de constitution et d'études en cours s'élevaient exactement, au 30 juin 1893, à 2,440,000 francs, se décomposant comme suit :

1° Rachat des études de l'avant-projet à la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie	fr. 2,000,000
2° Coût et timbrage des titres	39,500
3° Frais divers	9,600
4° Salaires et nourriture du personnel blanc et noir chargé de reporter l'axe sur le terrain, du balisage et du piquetage de la ligne, en un mot, des études définitives	390,900
Total . . . fr.	<u>2,440,000</u>

Les études ont été payées à la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie 2 millions de francs ; mais de cette somme, la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie a prélevé 750,000 francs qui ont été remis, lors de la fondation de la Compagnie du chemin de fer, à titre de commission (5 p. c.), au syndicat qui avait pris ferme les actions ordinaires, s'élevant ensemble à 15 millions de francs.

En résumé, la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie a donc réellement reçu pour les études une somme de 1,250,000 francs ; elles lui avaient coûté 995,000 francs : elles lui ont donc rapporté un bénéfice de 255,000 francs, soit 741 francs par kilomètre, ce qui n'a rien d'exagéré.

Les études définitives, qui sont actuellement achevées jusqu'au kilomètre 214, ont permis d'améliorer le tracé et le profil en plus d'un point. Elles ont notamment fait adopter des variantes qui ont permis de réduire la longueur de la ligne : le kilomètre 214 du tracé définitif correspond, en effet, au kilomètre 260 du tracé primitif.

La note ci-annexée (littéra III) présente l'historique de la question du chemin de fer ; elle fait ressortir les immenses difficultés qui ont dû être vaincues rien que pour arriver à déterminer le tracé général de la ligne, et justifie, par conséquent, le coût relativement élevé des premières études.

II. *Immeubles et mobilier* 1,350,000 francs. — Les installations que la Compagnie a dû créer à Matadi sont considérables et dépassent de beaucoup les prévisions. On y a été amené successivement par la nécessité de loger d'une manière confortable le personnel blanc, très éprouvé par la maladie.

Les difficultés accumulées au début de l'entreprise exigeaient le séjour prolongé à Matadi d'un personnel nombreux, et la Compagnie s'est vue forcée, afin de lutter contre les influences pernicieuses du climat, de créer des installations très importantes. De là, nécessairement, un accroissement proportionnel de toutes les dépenses de même nature : habitations, magasins, ameublement.

Au 30 juin 1893, les dépenses faites à Matadi montaient à 1,255,000 francs, se répartissant comme suit :

Habitations	fr.	770,000
Magasins et divers		225,000
Infirmières		29,000
Châteaux d'eau		22,000
Pier.		85,000
Ameublement, literies, etc.		124,000
Total,	fr.	<u>1,255,000</u>

Il faut ajouter 100,000 francs environ à ce chiffre pour obtenir le montant actuel des dépenses de cette nature.

Pour compléter la réponse, il paraît utile de fournir également à la Commission des renseignements sur d'autres dépenses extraordinaires qui ont dû être faites au début de l'entreprise et qui ne se rapportent pas direc-

tement à la construction de la section achevée. Ces dépenses ne se reproduiront plus dans l'avenir.

III. *Pertes sur steamers*, 600,000 francs. — Au début de l'entreprise, l'absence complète d'installations ne permettait pas le débarquement à Matadi. Les steamers apportant les matériaux nécessaires à la construction devaient donc s'arrêter à Boma. Les chargements ne tardèrent pas à s'y accumuler, faute de moyens de transport sur le bas-fleuve, où l'on disposait seulement d'un vapeur de 100 tonnes appartenant à l'État Indépendant. Force fut, pour remédier à cet état de choses, de construire un pier à Boma, et d'acheter et d'envoyer dans ce port le steamer « Reine des Belges ». Plus tard, la situation ne s'améliorant pas, et le recrutement du personnel noir se faisant avec beaucoup de difficultés, il fallut acquérir un autre steamer, « le Souverain », lequel fut chargé de battre la côte occidentale d'Afrique pour enrôler des travailleurs.

Aujourd'hui, la situation s'est radicalement transformée : les installations de Matadi sont complètes et offrent des facilités de déchargement supérieures même à celles de Boma, à telles enseignes que les grands transatlantiques, des steamers jaugeant jusqu'à 4,000 tonnes et qui, à l'origine, ne s'aventureraient jusqu'à Matadi qu'avec inquiétude, vont à cette heure régulièrement jusqu'à ce port.

D'un autre côté, les nègres de la côte occidentale, depuis que l'on a franchi les régions de la Mpozo et de Palaballa et que les conditions sanitaires se sont améliorées, viennent avec la plus grande facilité sur les travaux et s'embarquent aux ports ordinaires d'escale, sur les steamers des lignes régulières.

Dans ces conditions, les services de la « Reine des Belges » et du « Souverain » n'étant plus nécessaires, la Compagnie se défit de ces steamers et les remplaça — pour être à même de faire face à un accident qui pourrait se produire dans la navigation sur le fleuve — par un remorqueur beaucoup moins dispendieux et par des allèges.

IV. *Frais extraordinaires de recrutement*, fr. 1,200,000. — L'Exposé des motifs du projet de loi déposé le 29 mai 1894 rappelait combien, au début, le recrutement du personnel noir fut pénible et onéreux, à cause, notamment, de la défense faite aux indigènes des pays placés sous un protectorat européen d'aller travailler au Congo. Les opérations confiées aux steamers dont il est question dans la note précédente ne donnèrent que des résultats insuffisants, et il fallut pousser jusqu'aux Antilles et en Chine pour s'assurer le contingent indispensable de travailleurs.

Les dépenses de recrutement se sont ainsi élevées à fr. 1,804,997.68, tandis que, dans les conditions normales, le recrutement des travailleurs coûte, en moyenne, de 3 à 4 1/2 livres sterling par homme : pour 7,000 engagés, la dépense totale peut donc être estimée, en situation ordinaire, à fr. 604,997.68, laissant comme frais extraordinaires et exceptionnels

de recrutement une somme de fr. 1,804,997.68 - 604,997.68 = 1,200,000 francs.

EST-IL EXACT QUE LA COMPAGNIE DÉCLARE N'AVOIR PLUS BESOIN DE LA NOUVELLE SUBVENTION DEMANDÉE A LA LÉGISLATURE ?

POURRAIT-ON RECEVOIR COMMUNICATION DE LA CORRESPONDANCE ÉCHANGÉE A CE SUJET ?

La Compagnie du chemin de fer du Congo a, en effet, demandé au Gouvernement de renoncer à la convention du 28 mai 1894; une copie de la correspondance échangée à ce sujet est ci-annexée (annexe IV).

La Compagnie, qui a la plus grande confiance dans l'avenir du chemin de fer, désire surtout que l'État renonce à la clause de rachat : elle espère que les bénéfices qu'elle réalisera, quand la ligne sera entièrement achevée, permettront de distribuer aux actionnaires des dividendes qui donneront aux actions une valeur supérieure au remboursement à 600 francs auquel l'État serait tenu en cas de reprise de la ligne.

Le Gouvernement, de son côté, désire que la convention soit maintenue : l'intervention de l'État se justifie, en effet, à un double point de vue.

En sa qualité de principal actionnaire de la Compagnie, il était de son devoir et de son intérêt de ne pas approuver une combinaison qui était de nature à compromettre l'avenir du chemin de fer : il ne pouvait consentir à ce que la Compagnie empruntât à un taux variant de 6.40 à 9 p. c.

On s'en réfère, au reste, à ce qui est dit à ce sujet dans l'Exposé des motifs (pp. 11 et 12).

En sa qualité de créancier de l'État Indépendant du Congo, l'État doit veiller à ne pas laisser diminuer la valeur de son gage. Or, il est incontestable que, sans le chemin de fer, le Congo serait difficilement exploitable et qu'il perdrait beaucoup de sa valeur si le chemin de fer ne se construisait pas ou s'il passait en d'autres mains.

Quelques éventualités que l'on veuille prévoir, il est de notre intérêt que nous puissions être maîtres du chemin de fer.



ANNEXE I.

Compagnie du chemin

Relevé des recettes effectuées depuis la mise en exploitation

MOIS.	VOYAGEURS ET MARCHANDISES A LA MONTÉE VERS KENGÉ.							
	Voyageurs.				PRODUITS DIVERS.	Marchandises.		TOTAL. Fr. c.
	1 ^{re} CLASSE.		2 ^e CLASSE.			MOUVEMENT. Kilogr.	RECETTES. Fr. c.	
	Nombre de billets délivrés.	Fr. c.	Nombre de billets délivrés.	Fr. c.	Fr. c.			Fr. c.
1894.								
Mars	2	60 »	4	20 »	5 »	5,000	268 »	551 »
Avril	3	150 »	8	40 »	5 »	9,400	940 »	1,155 »
Mai	7	550 »	68	540 »	»	56,200	5,620 »	4,510 »
Juin	6	500 »	146	750 »	6 »	61,950	6,495 20	7,551 20
Juillet	28	1,540 »	140	692 »	»	111,600	11,160 »	13,192 »
Août	11	510 »	165	655 50	1,169 »	74,900	7,726 »	10,040 50
Septembre	9	407 50	144	452 50	1,055 50	51,700	5,456 70	7,552 20
Octobre	5	250 »	251	619 50	885 »	55,500	5,791 20	7,545 70
Novembre	14	657 50	192	648 »	857 »	51,800	5,195 10	7,555 60
Décembre	4	200 »	177	574 50	927 50	48,000	5,661 75	7,565 75
1895								
Janvier	9	450 »	265	658 »	1,746 25	86,500	9,151 50	11,965 55
Février	6	551 »	225	582 »	811 50	66,900	6,828 01	8,552 51
Mars	11	491 »	222	605 »	1,515 »	71,800	7,758 50	10,567 50

de fer du Congo.

de la ligne (de Matadi à Kengé : 40 kilomètres).

VOYAGEURS ET MARCHANDISES A LA DESCENTE VERS MATADI.							Total général à la MONTÉE et à la DESCENTE. — Fr. c.
Voyageurs.				Marchandises.		TOTAL.	
1 ^{re} CLASSE.		2 ^e CLASSE.		MOUVEMENT	RECETTES.		
Nombre de billets délivrés.	Fr. c.	Nombre de billets délivrés.	Fr. c.	Kilogr.	Fr. c.	Fr. c.	
1	50 »	18	90 »	»	»	140 »	491 »
9	410 »	46	226 »	»	»	636 »	1,771 »
6	580 »	23	156 »	»	»	596 »	4,706 »
11	230 »	16	230 »	9,380	433 »	1,213 »	8,744 20
10	480 »	62	296 »	27,750	1,973 50	2,719 50	15,941 50
15	617 50	91	383 50	26,500	1,481 50	2,512 80	12,555 »
18	772 50	101	508 »	21,800	1,529 40	2,669 90	10,022 10
5	105 »	123	406 50	13,700	971 50	1,603 »	9,148 70
7	307 50	76	308 »	7,400	483 50	1,099 »	8 434 60
5	250 »	176	596 50	6,100	446 »	1,292 80	8,658 25
11	451 »	137	621 50	51,100	2,454 50	3,560 »	15,525 85
9	450 »	251	678 50	8,100	667 50	1,796 »	10,548 31
14	651 »	180	481 »	200	20 »	1,152 »	11,490 50

ANNEXE II.

Note sur le chemin de fer du Congo.

Études. — Les premières études du chemin de fer du Congo ont été poursuivies en 1887 et 1888, sous la direction du major Cambier et de M. Charmanne. Ces Messieurs ont reconnu la contrée dans laquelle devait être établi le chemin de fer et procédé à un lever tachéométrique sur une zone de 400 mètres de largeur, depuis Matadi jusqu'au Stanley-Pool. Le tracé, les profils en long et en travers ont été exécutés et l'avant-projet a été rédigé sur ce lever.

Quand les travaux furent entrepris, une brigade d'études fut organisée dans le but de fixer le piquetage et le nivellement définitifs; elle introduisit dans le tracé primitif de nombreuses variantes qui ont eu pour résultat de le raccourcir de 47 kilomètres jusqu'au kilomètre 214.

La compagnie possède actuellement le profil en long et le plan jusqu'au kilomètre 209, les profils en travers jusqu'au kilomètre 149.

Au delà du kilomètre 209, il n'existe que l'avant-projet dont il a été question ci-dessus.

Voie. — Le chemin de fer du Congo est construit en rails de 7 mètres de 21.5 kil. au mètre courant. L'écartement de la voie entre les bourrelets des rails est de 0^m763 comprenant un surécartement permanent de 0^m015. La largeur de la voie d'axe en axe des rails est de 0^m810.

On compte par rail de 7 mètres, en alignement, neuf traverses en acier du système Boyenval et Ponsard pesant chacune environ 33 kil.; dans les courbes, il y en a dix.

Se basant sur les résultats de l'expérience acquise dans les chemins de fer de Java, où, malgré l'existence des termites, l'on emploie avec succès des traverses en bois de teak, la Compagnie du chemin de fer du Congo vient de mettre à l'essai un millier de traverses en bois du Congo.

La plateforme de la voie a une largeur en déblai de 4 mètres en comprenant dans cette dimension les deux cunettes de 0,500 de largeur chacune.

Travaux d'art. — Les ponts métalliques reposant sur des ouvrages en maçonnerie sont établis dans les conditions suivantes :

Les ponts, jusqu'à 6 mètres d'ouverture, sont en fer; pour des ouvertures supérieures à 6 mètres, ils sont en acier.

Le taux de travail adopté pour le fer est de 6 kil. par millimètre carré.

Pour l'acier, il est en moyenne de 9 kil., sans qu'un maximum de 10 kil. par millimètre carré soit dépassé.

Le train d'épreuve des ponts se compose de deux locomotives de 31 tonnes suivies de wagons de 10 tonnes chargés, en nombre suffisant pour déterminer le maximum de fatigue du pont.

Les plans de ces ponts ont été dressés et les calculs effectués par les soins du bureau technique de la Compagnie, à Bruxelles.

Les ponts ont été fournis par l'industrie belge, notamment par la Société Cockerill, Dyle-Bacalan, la Métallurgique et A. Lecoq.

Nous joignons les plans des ouvrages les plus importants construits jusqu'ici, ainsi que des photographies montrant la période d'exécution des travaux, les ouvrages terminés, etc.

Matériel roulant. — Les locomotives destinées à l'exploitation de la ligne sont de deux types.

1° *Locomotive-tender à quatre essieux*, dont un essieu porteur et trois essieux moteurs. Le poids en ordre de marche est d'environ 31 tonnes dont 24 tonnes de poids adhérent sur les essieux moteurs. Le poids de la machine à vide est de 24 tonnes.

Les soutes à eau ont une contenance de 4.000 litres ; les soutes à charbon, de 700 kil.

L'effort de traction théorique est de 6.000 kil. ; l'effort effectif de 3,900 kil.

2° *Locomotive-tender à trois essieux accouplés*. Le poids total est de 26,500 kil. en ordre de marche et de 21,500 kil. à vide. La contenance des soutes à eau est de 2,400 litres ; celle des soutes à combustibles de 500 kil. L'effort de traction théorique est de 6,043 kil. ; l'effort effectif de 3,929 kil.

Ces dernières locomotives sont accouplées à un fourgon-tender qui peut transporter 2.500 à 3.000 kil. de marchandises, 3,500 litres d'eau et 1.500 kil. de charbon ; ce fourgon-tender pèse à vide 6.360 kil.

Voitures à voyageurs. — Elles peuvent transporter neuf voyageurs et pèsent environ 6,000 kil.

Wagons à marchandises. — Ils ont une capacité de 10 tonnes et pèsent 5,260 kil.

Rampes et courbes. — Les rampes maximum de la voie sont de 43 millimètres ; le rayon minimum des courbes est de 50 mètres.

Les rampes de 43 millimètres ne se rencontrent qu'en alignement. Dans les courbes, le maximum des rampes s'abaisse de façon que les résistances totales résultant de la rampe et de la courbe ne dépassent pas la résistance créée par une rampe de 43 millimètres en alignement. C'est ainsi qu'au minimum de rayon des courbes (50 mètres), correspond une rampe maximum de 28 millimètres.

On peut donc dire que la résistance maximum due aux courbes et aux rampes est de 43 kil. par tonne transportée, étant donné que cette résistance est de 1 kil. par tonne et par millimètre de rampe.

Les rampes et les courbes du chemin de fer du Congo ne sont donc pas

un obstacle à l'exploitation; elles ont pour effet, là comme ailleurs, de diminuer la charge utile que peut remorquer la locomotive.

En effet, d'après les calculs, les locomotives du premier type ne doivent guère pouvoir remorquer plus de 50 tonnes utiles, sur les rampes maximum; celles du deuxième type paraissent devoir donner un résultat un peu plus satisfaisant, quoiqu'il ne faille guère compter sur la remorque de trains de plus de 50 tonnes utiles dans le cas de simple traction.

Rien n'empêche, il est vrai, de faire de la double traction, auquel cas on peut arriver à la remorque de 50 tonnes utiles par train.

Exploitation. — Capacité de transport. — En admettant la charge utile de 50 tonnes par train, un train partant chaque jour de Matadi aura transporté en un an $50 \times 500 = 9,000$ tonnes, en comptant sur 500 jours de voyage seulement par an.

Si les besoins du trafic l'exigent, rien n'empêche de multiplier le nombre de trains; il n'y aurait, par exemple, aucun inconvénient à en faire partir cinq ou six par jour des deux extrémités de la ligne: ce n'est qu'une question d'établissement de croisements.

Dans ces conditions, la capacité de transport du chemin de fer serait de 45,000 à 54,000 tonnes, tant à l'aller qu'au retour, ce qui représenterait donc une capacité totale de trafic de plus de 100,000 tonnes par année.

Il nous paraît superflu, après ce calcul si simple, de chercher d'autres arguments pour prouver qu'un chemin de fer à écartement de 0^m750 peut desservir un trafic assez considérable. Mais l'objection a été faite assez souvent pour qu'il soit intéressant de rappeler ce qui a été dit au sujet des chemins de fer à voie étroite dans les Congrès de spécialistes et de donner quelques résultats d'expérience.

Le Congrès international des chemins de fer, lors de sa première session, en 1885, adoptait les conclusions suivantes:

« Le Congrès recommande l'emploi de la voie étroite pour les lignes d'intérêt secondaire, ce système amenant des économies dans la construction et l'exploitation qui ne peuvent être obtenues avec la voie normale. »

« Il émet également le vœu que certains types de voie étroite (75 centimètres ou 1 mètre par exemple) soient uniquement adoptés à l'exclusion des types intermédiaires, etc. »

Les conclusions adoptées dans la deuxième session, en 1887, étaient les suivantes:

« La section s'en réfère quant à l'écartement de la voie aux travaux du précédent congrès qui a recommandé l'emploi de la voie étroite, ce système amenant des économies qui ne peuvent être obtenues avec la voie normale. »

Enfin, dans la quatrième session, en 1892, après avoir constaté que les petits écartements de voie sont susceptibles de satisfaire à une capacité de trafic très sérieuse, le Congrès conclut comme suit:

« Il y a intérêt, pour favoriser le développement des chemins de fer économiques, à laisser la plus grande liberté dans le choix de la largeur de la

» voie. Tout écartement de voie peut convenir suivant les circonstances
 » locales ; c'est une question à résoudre, dans chaque cas particulier, en
 » tenant compte des conditions spéciales des pays à traverser, de la nature
 » et de l'importance du trafic à desservir, justifiant un entretien plus ou
 » moins dispendieux.

» Il y a également intérêt de s'en tenir à quelques types déterminés que
 la pratique a déjà sanctionnés.

« Les quatre types industriels de 1^m44, 1 mètre, 75 et 60 centimètres sont
 » les seuls qui devraient être recommandés. »

L'Union internationale permanente des tramways s'est également occupée
 dans sa sixième assemblée générale à Hambourg, en 1891, de la question
 suivante :

« Dans le cas de l'adoption d'un écartement réduit, quels sont les avan-
 » tages ou les inconvénients relatifs des trois écartements réduits les plus
 » usités 1^m, 0^m75 et 0^m60 ? »

Le rapporteur, M. De Backer, directeur général de la Société générale de
 chemins de fer économiques, dans un rapport très intéressant (1), préconise
 la voie de 0^m750.

Après discussion, *l'Union permanente* adopta la conclusion ci-après, tout
 en déclarant que la question resterait ouverte :

« Quant au choix à faire entre les diverses largeurs de voie réduite
 » (0^m75 ou 1^m), elles ne paraissent pas présenter des avantages ou des
 » inconvénients qui soient de nature à faire préférer d'une manière générale
 » l'un de ces écartements plutôt que l'autre. L'expérience démontre qu'ils
 » ont été adoptés l'un et l'autre, à peu près indifféremment, et qu'ils ont
 » donné de bons résultats. Toutefois une tendance paraît s'accroître en
 » faveur de la voie d'un mètre ».

Les chemins de fer à voie étroite ne sont, du reste, pas chose nouvelle.

En 1832, dans le pays de Galles, un chemin de fer à l'écartement intérieur
 de 0^m597 fut construit de Festiniog à Port-Madoc. Les rails, légers à l'ori-
 gine, furent remplacés en 1870 par d'autres pesant 24^k70 au mètre courant.
 Depuis lors, la voie admet des vitesses de 40 à 50 kilomètres à l'heure. Les
 courbes ont un rayon minimum de 55 mètres. Les wagonnets supportent une
 charge de 3 tonnes et les wagons à houille de 5,5 tonnes.

En 1888, ce chemin de fer a transporté 175,000 voyageurs et 114,000 tonnes
 de marchandises. Ce trafic est obtenu avec six ou sept couples de trains par
 jour de travail ordinaire, le service étant suspendu complètement les jours
 de fête.

La voie de 75 centimètres a également donné de très beaux résultats
 aux chemins de fer de la Bosna en Autriche et de Bari-Barletta en Italie.

Au chemin de fer de la *Bosna* (555 kilomètres exploités en 1888), il y a
 des locomotives pesant 34 et 36 tonnes ; il y a même une machine Compound
 de 59 tonnes, quoique le rail ne pèse que 17^k,8 au mètre courant. Le rayon

(1) Voir compte-rendu de la quatrième session du Congrès international des chemins de fer,
 question XXXIV, p. 53.

minimum des courbes est de 40 mètres. La vitesse commerciale des trains parcourant une section longue de 268 kilomètres est de 23 kilomètres à l'heure. En 1886, au moyen de 3.5 trains par jour parcourant la longueur totale de cette ligne, il a été transporté 55,540 tonnes utiles. L'ingénieur, M. Peyrer, admet qu'il est possible de faire une exploitation intensive de la ligne au moyen de douze trains par jour dans chaque sens et d'arriver ainsi à un trafic de 520,000 tonnes par an.

Le chemin de fer de *Bari-Barletta* emploie des locomotives de 18 1/2 tonnes. Il a transporté au moyen de six trains en moyenne par jour, pendant le mois d'octobre 1886, époque où le trafic est le plus intense, 41,683 voyageurs et 8,010 tonnes de marchandises, correspondant à un transport moyen journalier de 1,545 voyageurs et de 258 tonnes de marchandises et à une capacité de transport annuel de plus de 152,000 tonnes en réduisant les voyageurs en tonnes. Ici encore, en augmentant le nombre de trains, ce qui est parfaitement possible, on arriverait à doubler la capacité de transport.

Au Chili, il existe également un réseau de 750 kilomètres environ de chemin de fer à l'écartement de 0^m760 se dirigeant d'Antofagasta vers la Bolivie. Les rails sont de 18 kil., les locomotives pèsent en ordre de marche 32 à 33 tonnes et la charge utile des wagons est de 9 tonnes. Ce chemin de fer comporte des trains à grand parcours et à grand trafic.

En Saxe, il existe 250 kilomètres de chemin de fer à voie étroite de 0^m750; on construit encore de nouveaux chemins de fer secondaires, le plus grand nombre à ce dernier écartement. On en est très satisfait. Les locomotives pèsent, les unes 28 tonnes, les autres 16 tonnes. Les wagons à deux essieux chargent 10 tonnes, ceux à quatre essieux 20 tonnes.

En Russie, la voie de 0^m750 d'écartement a également été admise par certaines compagnies.

Au Brésil, on a fait le reproche à cette voie d'être trop étroite pour permettre de donner aux voyageurs le confort nécessaire. Cet inconvénient n'a pas été signalé ailleurs, et cependant on a pu voir, notamment à Bari-Barletta, que le trafic voyageurs y a une assez grande intensité. Au chemin de fer d'Antofagasta, on emploie même de grands Cars-Pullman, des voitures-salons sur deux boggies à quatre roues, de 15 mètres de longueur, à sièges transversaux et à couloir central, garnies luxueusement et servant pour les longs parcours.

En résumé, si l'on considère que le chemin de fer du Congo n'a, en définitive, d'autre rôle à remplir que de se substituer, entre le Stanley-Pool et Matadi, au fleuve qui n'est pas navigable entre ces deux points; que ce chemin de fer serait sans objet si la navigation n'était pas forcément interrompue sur ce parcours; si l'on compare les conditions d'établissement du chemin de fer du Congo à celles des quelques chemins de fer cités plus haut, on doit conclure que sa capacité de transport est largement suffisante.

L'Ingénieur en chef-directeur,

Bruxelles, le 2 mars 1895.

(Signé) HUBERT.

ANNEXE III.

Chemin de fer du Congo. — Premières études.

L'année même de la signature de l'Acte général de Berlin, en 1885, un syndicat se forma en Angleterre en vue de constituer une compagnie pour la construction d'un chemin de fer reliant le Bas et le Haut-Congo.

Les principaux membres de ce syndicat étaient MM. W. Mackinnon (directeur de la British India Navigation Company), Hutton, membre du Parlement (Président de la Chambre de commerce de Manchester), et Stanley (l'explorateur du Congo). Ces trois membres, agissant au nom du syndicat, entrèrent en négociations avec le Gouvernement de l'État du Congo pour déterminer les conditions auxquelles la concession du chemin de fer serait accordée à la Compagnie dont la création était projetée.

On n'avait à cette époque aucune donnée précise pour décider quel serait le tracé de la ligne. D'après les idées de Stanley, le tracé dont l'adoption s'imposerait probablement devait se composer de deux tronçons, l'un sur la rive droite du Congo, de Vivi à Isanghila, l'autre sur la rive gauche, de Manyanga au Stanley-Pool, ces deux tronçons reliés par un service de bateaux à vapeur sur la section navigable du fleuve entre Isanghila et Manyanga.

On pouvait moins encore être fixé sur ce que coûterait la construction du chemin de fer. Le capital définitif de la Compagnie n'était donc pas encore arrêté : on se proposait de fixer à un million de livres sterling le montant de la *première émission*.

La Compagnie se serait engagée à terminer et à mettre en exploitation dans les cinq ans, au moins un cinquième de la ligne, et à la continuer ensuite jusqu'au Stanley-Pool aussitôt que faire se pourrait.

Les négociations du syndicat avec le Gouvernement de l'État Indépendant aboutirent, à la fin de 1885, à un accord provisoire aux termes duquel la Compagnie, une fois constituée, aurait obtenu de l'État du Congo une charte lui attribuant, outre la concession du chemin de fer, certains avantages et privilèges dont la définition devait faire l'objet de pourparlers ultérieurs. Ces pourparlers, qui eurent lieu à Londres en 1886, n'aboutirent pas : le Gouvernement de l'État Indépendant trouva que les droits et les privilèges qui lui étaient demandés ne laisseraient pas intacts ses droits de souveraineté et ne se concilieraient pas avec l'Acte général de Berlin. Les négociations furent donc rompues, et il ne resta plus au syndicat qu'à se dissoudre, ce qu'il fit en septembre 1886.

Nous avons à retenir de cette négociation qu'à cette époque la construc-

tion du chemin de fer était considérée comme une entreprise extrêmement coûteuse et de fort longue haleine : un capital de 25 millions de francs n'était considéré que comme un début (*a first issue of the proposed capital*) et l'on ne voulait s'engager à construire en cinq ans que la cinquième partie de la ligne. On n'avait aucune idée quant au coût final de l'entreprise ; et cependant, les membres du syndicat anglais. — des hommes d'affaires de premier ordre, — tenaient l'entreprise pour bonne et fructueuse, malgré ce qu'elle pourrait coûter, et se montraient très désireux de l'obtenir. Ils ne cachèrent pas leur désappointement après la rupture des négociations, et l'on en retrouverait l'expression dans les journaux de l'époque.

La même année, l'idée fut reprise en Belgique : dès le mois d'octobre 1886, les journaux annonçaient qu'une compagnie belge était en voie de formation. Cette Compagnie, qui devint la *Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie*, fut définitivement constituée le 9 février 1887.

Elle ne se constitua qu'au capital de 1 million de francs, qui fut porté plus tard (20 avril 1887) à deux millions, sans que les versements aient atteint ce chiffre (au bilan du 30 juin 1889, le capital versé ne figure encore que pour 1,227,000 francs). Ce capital restreint s'explique par ce fait que la Compagnie se proposait de faire *l'étude* du chemin de fer avant de s'engager quant à la construction de la ligne. Elle voulait en même temps organiser une exploration du Haut-Congo pour en étudier les ressources au point de vue commercial. Quant au chemin de fer, il s'agissait de faire examiner sur les lieux la possibilité de le construire dans des conditions raisonnables et d'évaluer ce que sa construction pourrait coûter. On n'avait donc besoin que de la somme nécessaire pour *l'exploration* et *l'étude* ; ce que l'on ferait ensuite était réservé.

On soupçonnait que les difficultés du chemin de fer avaient été exagérées et qu'il serait possible de trouver un tracé plus économique que celui qui avait servi de base aux appréciations des hommes d'affaires anglais.

Dans une brochure publiée par M. A. J. Wauters en février 1887 sous ce titre « Le Chemin de fer du Congo », on lit ce passage, qu'il est bon de reproduire parce qu'aujourd'hui, le résultat des études étant acquis, on perd facilement de vue les incertitudes et les tâtonnements du début :

- « Deux projets de tracé ont été mis en avant.
- » Le premier, celui de Stanley, ayant Vivi pour tête de ligne, comprend
- » deux tronçons mesurant ensemble 175 kilomètres, et reliés entre eux par
- » un bief navigable, entre Isanghila et Manyanga.
- » Le voyageur prendrait le train à Vivi, à Songata, à Ikangoula ou à
- » quelque autre port voisin sur la rive droite, et suivrait celle-ci jusqu'à
- » Isanghila. Là, il trouverait un bateau à vapeur qui remonterait le fleuve
- » sur la section navigable et longue de 150 kilomètres, qui s'étend jusqu'à
- » Manyanga, débarquerait sur la rive gauche, où il suivrait le second tronçon
- » de la ligne, qui le conduirait à Léopoldville
- » Le second projet part de la rive opposée, aux environs de Matadi, et va

» directement à Léopoldville, sans transbordement. Il présente une longueur
 » totale de 280 kilomètres
 » Ce second projet aurait sur le premier les avantages multiples et consi-
 » dérables de pouvoir opérer ses transports sans rompre charge à Isanghila
 » d'abord, à Manyanga ensuite, de traverser des plateaux populeux, enfin
 » de se rapprocher de la route pédestre des caravanes de l'intérieur vers la
 » côte d'Ambriz.

» Les éléments d'appréciation manquent encore pour pouvoir se prononcer
 » sur la valeur de ces deux projets et sur le tracé de la ligne qui sera la
 » plus facile à construire et la plus économique à exploiter. La question ne
 » pourra être résolue qu'après des études complètes et sérieuses. Disons
 » cependant que la plupart des explorateurs qui ont parcouru les deux rives
 » assurent que la rive sud serait moins défavorable à la création de la voie
 » ferrée que la rive nord, et que, d'un autre côté, il n'est pas douteux que
 » Matadi conviendrait beaucoup mieux comme point de départ que Vivi.
 » L'expédition qui va partir sera chargée de résoudre définitivement la
 » question. »

M. Wauters cite ensuite un passage d'une conférence de M. Valcke, décrivant la région des cataractes. On y lit :

« Si nous nous éloignons de quelques milles du fleuve, nous ne trouvons plus
 » de ces roches nues, nous trouvons une terre végétale profonde et fertile
 » dont j'aurai peut-être l'occasion de vous exposer les produits. *Bien peu*
 » *de voyageurs connaissent cette circonstance*, parce que, leurs fonctions les
 » appelant à un poste fixe, ils sont obligés de traverser le pays en suivant
 » un sentier battu. Mes travaux spéciaux m'ont obligé à m'éloigner de cette
 » voie, et c'est ainsi que j'ai appris à connaître le restant du pays, qui est
 » loin d'offrir le même caractère de stérilité que les territoires qui avoi-
 » sinent le fleuve. »

Dans un chapitre suivant, M. Wauters revient sur cette observation. « Il
 » y a à noter que l'itinéraire suivi habituellement par les agents de l'État,
 » le long de la rive sud, entre Matadi et Léopoldville, ne s'écarte guère des
 » bords du fleuve. Comme le fait remarquer M. le lieutenant Valcke, c'est
 » la partie, non seulement la plus accidentée, mais aussi la plus stérile et la
 » moins peuplée. Que l'on s'éloigne davantage de la faille au fond de laquelle
 » roule et mugit le fleuve, que l'on gagne les plateaux situés plus au sud,
 » plus vers la ligne de faite qui sépare les petits affluents de gauche du Congo
 » des petits affluents de gauche du Kwango, et il est probable que l'on trou-
 » vera des vallées moins larges, un terrain plus uni. » C'est du reste ce que
 » MM. Hakanson et le docteur von Schwerin ont vérifié dans une explora-
 » tion de la rivière Inkissi, qui, en quelques étapes, a mené les voyageurs
 » sur les hauts, fertiles et populeux plateaux de la rive sud. »

Ainsi l'attention était appelée sur la possibilité d'un tout autre tracé que celui qu'avaient eu en vue Stanley et le syndicat anglais. Il s'agissait, pour la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie, de faire étudier la question sur les lieux.

Le 26 mars 1887, la Compagnie signa, avec l'État du Congo, une conven-

tion (1) dont l'article 1^{er} indique l'objet : « La Compagnie s'engage à faire à » ses frais l'étude complète d'un chemin de fer reliant, dans les conditions » les plus favorables, le Bas-Congo au Stanley Pool. Ce chemin de fer devra » être entièrement sur le territoire de l'État Indépendant du Congo. Il » pourra être en deux tronçons reliés par une partie navigable du fleuve. » (Cette éventualité d'un chemin de fer en deux tronçons ne pouvait encore être abandonnée : il n'était pas certain que l'on trouverait un tracé meilleur).

D'après la convention du 26 mars 1887, la Compagnie devait, — sauf le cas de force majeure, — terminer son travail dans les 18 mois. et, à l'expiration de ce délai, remettre à l'État une expédition des études faites (tracé de la ligne, profils, etc.). Elle avait ensuite, pendant un nouveau terme de 18 mois, un droit d'option pour la construction et l'exploitation de la ligne. Si la Compagnie ne faisait pas usage de ce droit d'option, les études restaient la propriété de l'État, qui pouvait, dans ce cas, concéder la ligne à une autre compagnie, ou la construire lui-même, mais à la condition de faire rembourser par la compagnie concessionnaire ou de rembourser lui-même, à la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie, la somme que celle-ci aurait dépensée pour les études. La Compagnie était tenue de remettre à l'État un relevé justificatif de ces dépenses, en même temps que les plans, etc. dressés par elle.

Tel était en substance l'arrangement fait avec l'État du Congo, arrangement qui attribuait d'ailleurs à la Compagnie, comme prix des études qu'elle remettrait à l'État, des concessions de terre et d'autres avantages qu'il est inutile de détailler ici. On vient de voir qu'éventuellement, en cas de construction de la ligne par une autre Compagnie ou par l'État, la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie devait recevoir le remboursement de ses dépenses, mais ce remboursement éventuel ne lui laissait aucune rémunération des risques qu'elle courait : il fallait prévoir l'éventualité où les études aboutiraient à un projet trop coûteux pour que personne voulût se charger de construire la ligne ; la Compagnie, dans ce cas, trouvait une certaine rémunération dans les concessions de terre, etc., ses capitaux n'étaient pas absolument perdus.

Les ingénieurs de la Compagnie, chargés de faire les études sur les lieux, s'embarquèrent pour le Congo au commencement du mois de mai 1887. En annonçant leur départ prochain, le *Mouvement géographique* (10 avril) disait : « Le chemin de fer doit mesurer de 280 à 525 kilomètres, selon qu'il suivra » les terrains ravinés qui longent la rive sud du fleuve ou qu'il s'en éloignera » pour faire une légère courbe et gagner Léopoldville en traversant les pays » plus plats, plus fertiles et plus peuplés qui sont situés au sud. »

Mais les instructions données au directeur des études (Brochure blanche-ci-annexée : « Le chemin de fer du Congo de Matadi au Stanley Pool » ; 1889, page 27), lui faisaient remarquer les inconvénients d'une ligne en deux

(1) *Bulletin officiel de l'État Indépendant du Congo*, 1887, p. 61.

tronçons; « ce n'est que dans le cas où une ligne continue serait reconnue » impraticable ou d'un coût de construction trop considérable, que cette » solution pourrait être adoptée. . . . c'est sur la rive gauche » qu'il faut faire les études de la partie inférieure. . . . »

Inutile de suivre les ingénieurs dans leurs travaux. L'hypothèse qu'en s'éloignant du fleuve on trouverait, — une fois la région voisine de Matadi franchie, — un terrain beaucoup plus favorable, permettant de construire une ligne ferrée non interrompue jusqu'au Stanley-Pool, cette hypothèse s'est trouvée vérifiée complètement; ce tracé, bien que plus long, devait évidemment être adopté.

Les études sur le terrain prirent plus de temps qu'on ne l'avait prévu, mais les travaux des ingénieurs marchant régulièrement, le Gouvernement de l'État Indépendant consentit à prolonger d'un an, c'est-à-dire jusqu'au 26 septembre 1889, le délai de dix-huit mois qui avait été stipulé dans la convention du 26 mars 1887.

Les ingénieurs rentrèrent en Europe au commencement de l'année 1889. La « *Brochure blanche* », publiée alors, résume les résultats obtenus.

Les études faites, comprenant les plans, les profils longitudinaux, etc., etc., furent remises en temps utile par la Compagnie au Gouvernement de l'État Indépendant, conformément à la convention de 1887. Le travail était complet, pour le tracé tout entier de la ligne, depuis Matadi jusqu'au Stanley-Pool.

Il ne restait plus à la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie qu'à se prononcer sur le droit d'option qu'elle pouvait exercer pour la construction de la ligne. La Compagnie préféra ne pas s'en charger elle-même, mais provoquer la constitution d'une société nouvelle, la *Compagnie du chemin de fer du Congo*, et c'est cette dernière qui traita définitivement avec l'État Indépendant pour la construction de la ligne. Constituée le 31 juillet 1889, elle signa avec l'État Indépendant la convention du 9 novembre de la même année (1) dont l'article 4 porte que « le chemin » de fer, avec ses travaux d'art et ses dépendances, devra être construit » conformément aux plans que la Compagnie du Congo pour le commerce » et l'industrie a présentés au Gouvernement ».

Bien que ces plans fussent complets, comme il vient d'être dit, il était à supposer que sur bien des points le tracé, mené à travers un pays dont il n'existait aucune carte et qui était absolument inconnu avant la visite des ingénieurs, pourrait être amélioré au fur et à mesure que de l'étude on passerait à l'exécution. Aussi, des modifications furent expressément prévues dans la convention même du 9 novembre 1889 : « Au cours des tra- » vaux de construction, dit l'article 5, la Compagnie du chemin de fer » pourra apporter aux plans susdits les modifications qui seront reconnues » utiles, à la condition qu'elles ne modifient pas la direction générale de la » ligne et que, dans aucun cas, ces changements n'aient pour conséquence

(1) *Bulletin officiel de l'État Indépendant du Congo*, 1890, p. 1.

» de diminuer la valeur de la ligne au point de vue de la solidité et des
» exigences d'une bonne exploitation. »

C'est, sans doute, parce que la Compagnie, usant de la faculté qui lui a été laissée, s'écarte plus ou moins du tracé primitivement indiqué (ce qu'elle ne peut faire évidemment que pour rendre le travail plus facile ou moins coûteux) que l'on raconte aujourd'hui que le tracé ne dépasse pas le kilomètre 244. alors qu'il est indubitable que les études ont été faites jusqu'au Stanley-Pool.

Il est fort possible que la ligne que l'on exécute passe sur bien des points à plusieurs kilomètres au nord ou au sud du tracé dont la possibilité avait été découverte et dont tous les plans avaient été faits par les premiers ingénieurs. Il importe peu qu'elle s'en écarte, du moment où elle est meilleure et où l'on est toujours libre de rejoindre le tracé primitif.

Quant au prix des études faites par la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie, il a dû naturellement être remboursé à celle-ci par la Compagnie du chemin du Congo : ce remboursement était prévu dès l'origine par le contrat fait entre l'Etat Indépendant et la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie le 26 mars 1887, avant le commencement des études.

Que ce travail préliminaire désigné assez modestement par le mot *études* ait coûté cher, on se l'explique aisément : il ne s'est pas agi de la rémunération d'un travail de cabinet, mais d'une expédition d'ingénieurs, en pays sauvage, qui a duré près de deux ans.

ANNEXE IV.

COMPAGNIE
du
CHEMIN DE FER DU CONGO
(Société anonyme)

2^e Direction.
N° 70/A.

Bruxelles, le 14 juin 1895.

*Monsieur P. de Smet de Naeyer, Ministre des Finances de Belgique,
à Bruxelles.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de confirmer par écrit la proposition que j'ai eu l'honneur de vous faire verbalement au nom de la Compagnie du chemin de fer du Congo, à la suite de nos récentes conférences, dans le but d'assurer à la Compagnie les ressources nécessaires à la continuation des travaux pendant une nouvelle campagne de douze mois.

Le Gouvernement belge ferait à la Compagnie un prêt de cinq millions de francs dans les mêmes conditions d'intérêts et de remboursement que le prêt de cinq millions consenti par les banquiers et établissements financiers, sous la date du 13 avril et approuvé par décret du Roi-Souverain en date du 15 mai 1895. Le prêt du Gouvernement belge serait couvert par une hypothèque de même rang que celle qui a été affectée à la garantie du prêt ci-dessus rappelé. La date du remboursement des deux prêts serait postposée au 30 novembre 1896.

J'ai l'honneur de vous remettre avec la présente une lettre de la Société Générale, faisant savoir qu'elle accepte, tant en son nom personnel qu'au nom de ses co-contractants, que le prêt du Gouvernement belge soit placé sur le même rang hypothécaire que le leur et que la date de l'échéance soit reportée au 30 novembre 1896.

Je vous confirme également l'engagement que j'ai pris, au nom du Conseil d'administration, qu'en échange de l'intervention que nous demandons au Gouvernement belge, celui-ci pourra désigner, dès maintenant, deux commissaires auprès de la Société, conformément à l'article 6 de la Convention du 28 mai 1894.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma plus haute considération.

L'Administrateur-Directeur général,

(Signé) A. THYS.

MINISTÈRE
des
FINANCES.

ADMINISTRATION
de la
Trésorerie et de la Dette publique.

1^{re} Division. 3^e Bureau.
N° 177.

OBJET.
CONVENTION DU 28 MAI 1894.

Bruxelles. le 3 janvier 1895.

A la Compagnie du chemin de fer du Congo, 13 rue Bréderode.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de répondre à votre lettre du 12 décembre dernier, 1^{re} D^{on}, N° 271/IV, et à celle du 3 courant.

Il n'est pas nécessaire, à mon avis, de modifier l'article 1^{er} de la convention du 28 mai dernier ; les dispositions de cet article sont prises en faveur de l'État et il suffira que le Gouvernement se fasse autoriser par la Législature à renoncer aux droits qu'elles lui confèrent pour que le premier versement puisse être porté de 2 à 5 millions.

En ce qui concerne les combinaisons exposées dans ces lettres, je ne crois pas devoir y souscrire ; ainsi que j'ai eu l'honneur de le déclarer à M. l'Administrateur-Directeur général de votre Société, il n'entre pas dans mes intentions d'apporter des changements à la convention précitée.

Le Gouvernement désire conserver à l'État belge tous les droits qui lui sont attribués par cette convention.

Au surplus, je persiste à croire que la Société émettra, plus tard, des obligations à des conditions plus avantageuses que celles qui lui sont offertes en ce moment.

Quant aux intérêts intercalaires, il est préférable, à mon avis, de les solder au comptant, à 3 1/2 p. c., que de les payer en scripts à un taux qui est hors de proportion avec celui du loyer de l'argent et de grever ainsi d'une charge très lourde les bénéfices futurs de l'entreprise.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Finances,

(Signé) DE SMET DE NAEYER.

COMPAGNIE
du
CHEMIN DE FER DU CONGO

N°

Bruxelles, le 5 janvier 1895.

MONSIEUR LE MINISTRE,

N'ayant pas reçu jusqu'ici de réponse à la proposition que nous avons eu l'honneur de vous soumettre par notre lettre du 12 décembre dernier, nous supposons qu'ainsi que vous l'aviez fait prévoir à notre Administrateur-Directeur général, il n'entre pas dans vos intentions de l'accepter.

Le but que nous voulions atteindre en vous faisant cette proposition, but que nous vous avons d'ailleurs fait connaître, était de nous exonérer de la clause de rachat contenue dans la convention du 28 mai 1894.

Les dernières nouvelles reçues d'Afrique, en nous confirmant dans la conviction que la convention du 28 mai 1894 n'est plus en rapport avec la situation actuelle des choses, nous a amenés à chercher une combinaison financière sauvegardant davantage les intérêts réels des porteurs des titres de la Compagnie du chemin de fer, placés dans le public.

Nous venons vous soumettre, en conséquence, le plan que nous croyons possible de réaliser dans ce but :

1° Il serait émis un emprunt de 10 millions de francs en obligations de 500 francs, rapportant 25 francs d'intérêt, et remboursables par 600 francs par voie de tirages au sort, pendant la durée de la concession.

Les porteurs de ces obligations auraient la faculté de les échanger pendant la durée de la construction et les deux années qui suivront, contre des actions ordinaires identiques à celles qui existent déjà.

Ces obligations seraient souscrites au pair par un syndicat à constituer qui prendrait l'engagement de les offrir aux porteurs de titres de la Compagnie, au prix de 525 francs. L'État belge pourrait, selon sa convenance, ou bien souscrire aux conditions originelles du syndicat, pour tout ou partie de sa quote-part de quatre millions, ou bien s'abstenir complètement. Quelle que soit la résolution à laquelle il s'arrêterait, le Gouvernement belge aurait le droit de désigner deux commissaires auprès de la Société.

2° Il serait accordé à la Compagnie une prorogation de six ans pour le délai d'achèvement de la ligne, et l'article 55 du cahier des charges serait modifié dans les termes déjà définis antérieurement ;

3° Enfin, les intérêts intercalaires des actions seraient réglés en scripts, jusqu'au moment où les bénéfices constatés de l'exploitation permettront de les payer en tout ou en partie en espèces. Il pourrait même, si vous le voulez, être stipulé, que, dans tous les cas, le paiement des intérêts intercalaires des actions de capital serait fait en espèces, les autres titres les recevant éventuellement en scripts, comme il est dit ci-dessus.

C'est avec la plus grande confiance, Monsieur le Ministre, que nous soumet-

tons ces nouvelles propositions au Gouvernement belge. Elles sont, sans nul doute, favorables aux intérêts du Trésor et permettent au Gouvernement de conserver, s'il le désire, l'intérêt proportionnel qu'il a pris, à l'origine, dans l'entreprise.

Grâce au paiement total ou partiel en scripts des intérêts intercalaires, les ressources disponibles sont plus élevées par cette combinaison que par l'application de la convention du 28 mai, les travaux pourront donc être poussés plus loin, de façon à démontrer mieux encore la valeur de l'entreprise et son avenir.

Cette combinaison, au surplus, réalise dès maintenant le but principal que vous aviez déclaré vouloir atteindre, lorsque vous avez offert à la Compagnie l'intervention du Gouvernement, à savoir : lui permettre, en montrant des résultats d'exploitation établissant son crédit, de créer des obligations à long terme.

Enfin, en ce qui concerne plus spécialement les porteurs d'actions ordinaires, dont nous avons le devoir de vous exposer les intérêts, l'éventualité de voir remplacer les 20,000 obligations par 20,000 nouvelles actions, est largement compensée par la disparition de la clause de rachat au profit du Gouvernement belge, qui était venue se greffer sur celle existant déjà dans le cahier des charges de concession. Cette seconde clause de rachat, dont ils seraient ainsi dégagés, limite étroitement les chances d'avenir et prive ainsi une catégorie d'actionnaires de la rémunération, pourtant si légitime, à laquelle leur donne droit leur initiative hardie et les risques si considérables qu'ils ont courus jusqu'à ces jours derniers.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

L'Administrateur-Directeur général,

(Signé) Tuvs.

Le Président,

(Signé) URBAN.

COMPAGNIE
du
CHEMIN DE FER DU CONGO
(Société anonyme).

Bruxelles, le 12 décembre 1894.

1^{re} Direction.
N° 271/IV.

A Monsieur de Smet de Naeyer, Ministre des Finances, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La Convention intervenue le 28 mai entre le Gouvernement belge et notre Société n'ayant pu être ratifiée par l'ancienne législature, nous avons été amenés à conclure un emprunt hypothécaire de 2 1/2 millions de francs.

Cet emprunt vient à échéance le 31 décembre 1894, avec droit pour la Société débitrice de postposer le remboursement au 28 février 1895, à condition qu'elle en fasse la demande le 20 décembre, au plus tard.

Vous avez acquiescé à cette opération et votre délégué a donné un vote approbatif à la Convention à l'assemblée générale du 22 août 1894, qui a approuvé l'emprunt.

Le projet de loi portant approbation de la Convention du 28 mai n'étant pas encore déposé, il est, dès maintenant, impossible que la ratification par la Législature soit obtenue en temps utile pour que nous puissions rembourser l'emprunt hypothécaire le 31 décembre, et nous allons, en conséquence, sauf avis contraire de votre part, user du droit de postposer ce remboursement au 28 février.

Nous appelons votre attention sur la nécessité de modifier les termes de l'article IV de la Convention, en ce qui concerne les modalités de paiement. Nous estimons que le premier versement devrait être porté de 2 à 5 millions.

Nous avons l'honneur de vous confirmer aujourd'hui, pour établir nettement les responsabilités, la communication verbale que nous vous avons faite depuis plusieurs semaines déjà, concernant la marche de l'entreprise, à savoir que les travaux ont été poursuivis selon les prévisions et que les dépenses restées dans les mêmes limites, auront absorbé, dès les premiers jours de janvier, les fonds disponibles de notre Compagnie. Il y a donc de ce chef, pour ne pas arrêter les travaux, nécessité de créer en temps utile des ressources nouvelles, et nous comptons pour cela sur les bons offices du Gouvernement.

Il appert des documents officiels que nous avons mis sous les yeux de votre délégué, M. Hubert, Ingénieur en chef, Directeur à l'administration des chemins de fer de l'État, que, tandis que la construction se poursuit dans les conditions prévues, l'exploitation, au contraire, s'annonce comme devant

donner, dès les débuts, des résultats supérieurs aux prévisions. Cette constatation, en fortifiant considérablement le crédit de notre Compagnie, nous permet de vous soumettre des propositions que nous estimons plus favorables aux divers intérêts en cause dans l'entreprise du chemin de fer du Congo, et qui peuvent se résumer ainsi :

1° Substitution des 10 millions d'actions à souscrire par le Gouvernement belge, en vertu de la Convention du 28 mai, en 10 millions d'obligations 3 1/2 p. c. remboursables à long terme ;

2° Remboursement des 10 millions d'actions souscrites à l'origine par le Gouvernement belge qui recevrait, en échange, 10 millions d'obligations du même type.

La participation totale du Gouvernement deviendrait ainsi de 20 millions en obligations 3 1/2 p. c. ;

3° Les intérêts intercalaires sur les 13 millions du capital réduit ne pourraient plus être portés au compte de premier établissement, et ne seraient, en conséquence, prélevés que sur les produits du trafic, le solde étant payé en titres prenant rang après les obligations et dettes sociales ;

4° Les commissaires spéciaux prévus à l'article 6 de la Convention, seraient maintenus, ainsi que la modification à l'article 33 du cahier des charges, prévue à l'article 5 de la même Convention.

Lorsque ces propositions vous ont été faites verbalement hier par notre Administrateur Directeur-général, vous lui avez fait pressentir qu'elles ne pourraient pas être agréées par le Gouvernement. Nous avons cru néanmoins devoir les reproduire ici, en ajoutant que, si votre première impression s'était modifiée, il y aurait urgence à convoquer une assemblée générale pour lui faire voter cette Convention nouvelle en temps utile. Nous avons la conviction que la très grande majorité des actionnaires n'hésiteraient pas à approuver les résolutions et les modifications aux statuts qui permettraient de consolider en titres de créances la participation que le Gouvernement belge a bien voulu prendre dans notre entreprise.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Pour le Conseil d'administration :

L'Administrateur,

(Signé) DE LAVELEYE.

L'Administrateur, Directeur-général,

(Signé) THYS.

