

(1)

(N° 176.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 AVRIL 1896.

Projet de loi approuvant la convention conclue le 27 mars 1896 entre
le Gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Congo (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. HELLEPUTTE.

MESSIEURS,

CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER DU CONGO.

« Si le chemin de fer ne se construit pas, tout l'État du Congo, quelle
» que soit l'immensité de ses ressources, ne vaudra pas une pièce de deux
» shillings. »

Telle est l'opinion de Stanley.

Tous les voyageurs qui ont visité l'État indépendant ont exprimé le même
avis.

Dès 1885, l'année même de la signature de l'Acte général de Berlin,
l'on s'occupa de la construction d'un chemin de fer reliant le Bas et le
Haut-Congo.

L'histoire de cette entreprise est trop connue des membres de la Chambre
pour qu'il soit utile de la refaire en détail. Nous nous bornerons à en
rappeler les dates et les faits principaux, afin de faciliter l'intelligence de ce
rapport et d'éviter à nos collègues des recherches dans d'autres documents.

Le 15 mai 1889, la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie
publiait sous ce titre : « Le chemin de fer du Congo de Matadi au Stanley-

(1) N° 158.

(2) La section centrale, présidée par M. BEERNAERT, était composée de MM. KOCII, FRIS,
LORAND, DE LANTSHEERE, VAN NAEEMEN et HELLEPUTTE.

Pool » (brochure blanche), le résultat des études qu'elle avait fait entreprendre.

La première expédition des ingénieurs était partie pour le Congo le 8 mai 1887. Le 4 novembre 1888, les ingénieurs avaient terminé leurs travaux sur le terrain et rentraient en Europe.

La Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie s'était constituée au capital de 1 million de francs, porté ensuite à 1,225,000 francs, avec le but immédiat d'étudier d'une manière pratique et définitive l'affaire du chemin de fer du Congo. Les statuts étaient rédigés d'une manière assez large pour lui permettre de devenir, par de simples augmentations de capital, la Société de Construction et d'Exploitation.

Ce ne fut pas elle cependant qui se chargea de réaliser l'œuvre qu'elle avait fait étudier.

Le 31 juillet 1889 fut constituée la Compagnie du chemin de fer du Congo, à laquelle la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie céda ses plans et ses études pour la somme de 1,250,000 francs. Ces études avaient coûté fr. 994,545-54.

Le capital de la nouvelle Société était de 25 millions de francs.

INTERVENTION FINANCIÈRE DU GOUVERNEMENT.

La loi du 29 juillet 1889 autorisa le Gouvernement belge à intervenir jusqu'à concurrence de 10 millions dans la constitution de ce capital.

Les travaux furent entamés vers le milieu de l'année suivante (1890).

Au 30 juin 1894, on était arrivé au kilomètre 70. Il ne restait à la Compagnie que les ressources suivantes :

Fonds disponibles	fr. 1,500,000
Approvisionnements en magasin	1,720,000

Les 70 premiers kilomètres avaient donc coûté 21,980,000 francs. Il en restait 330 à construire.

En demandant à la Chambre, le 27 juin 1889, l'autorisation d'intervenir à concurrence de 10 millions dans la formation du capital de la Compagnie, le Gouvernement avait déclaré que si le capital était insuffisant à l'achèvement de la ligne, la Compagnie aurait à s'adresser au public pour se procurer le manquant.

La Compagnie entra en négociations avec un syndicat de banquiers qui consentit à lui faire un prêt hypothécaire de 6 millions de francs.

Le Gouvernement, principal actionnaire de la Compagnie, jugea que les conditions auxquelles ce prêt était consenti étaient beaucoup trop onéreuses et, le 29 mai 1894, l'honorable M. de Smet de Naeyer, Ministre des Finances, déposa un projet de loi aux termes duquel l'Etat Belge était autorisé à souscrire pour 10 millions d'actions nouvelles. La convention conclue avec la Compagnie comportait, en outre, un certain nombre de modifications à ses statuts.

Ce projet fut renvoyé aux sections, qui toutes s'y rallièrent. La section

centrale, composée de MM. De Lantsheere, président, Fris, rapporteur, de Trooz, de Ramaix, C^{te} Léon Visart de Bocarmé, Nothomb et de Moreau, le vota également à l'unanimité moins une abstention. Le membre qui s'était abstenu motiva son abstention par des raisons personnelles : « Il avait été désigné à son insu et en son absence comme membre de la section centrale » et, s'il avait été présent, il aurait décliné cette mission pour les mêmes motifs. »

En même temps que la section centrale approuvait le projet de loi, elle demandait formellement l'envoi d'une mission technique au Congo pour surveiller sur place la marche des travaux et l'emploi des capitaux engagés.

Cependant le projet ne put être discuté par la Chambre au cours de la session et la dissolution nécessitée par l'application de l'art. 47 de la Constitution révisée le fit disparaître.

Il fut représenté le 8 janvier 1895.

L'Exposé des motifs fit connaître que la Compagnie, dont les ressources étaient épuisées, avait contracté au mois d'août 1894 un emprunt hypothécaire de 2,500,000 francs, remboursable le 28 février 1895.

Le vote de la convention du 28 mai 1894 se faisant attendre, la Compagnie conclut, le 13 avril 1895, un nouvel emprunt hypothécaire de 5 millions de francs.

La moitié de cet emprunt servit à rembourser celui du 28 février 1895, l'autre moitié à continuer les travaux.

L'emprunt de 5 millions était remboursable le 30 novembre 1895, mais les banquiers ont consenti à reculer jusqu'au 30 novembre 1896 l'époque de l'échéance.

Le 14 juin 1895, les ressources de la Compagnie étant de nouveau sur le point d'être épuisées et le vote de la convention du 28 mai 1894 tardant toujours, le Gouvernement déposa un projet de loi autorisant le Gouvernement à consentir à la Compagnie un prêt hypothécaire de 5 millions.

Ce projet fut renvoyé à la Commission spéciale, dite des XXI, chargée de l'examen de la convention conclue avec l'État du Congo.

La Commission, désireuse de ne pas entraver la construction du chemin de fer, vota, par 10 voix contre 4 et une abstention, l'autorisation de « faire, » à titre de prêt hypothécaire, à la Compagnie du chemin de fer du Congo, » l'avance des sommes nécessaires à la continuation des travaux, à concurrence de cinq millions de francs au maximum. » La Commission demanda en même temps qu'une enquête sur le chemin de fer fût faite au Congo par une commission technique. Ce désir correspondait aux intentions de M. le Ministre des Finances, comme celui-ci le fit remarquer à la Chambre lors de la discussion du projet.

Le rapporteur, M. De Lantsheere, rendit compte dans ces termes de l'ordre d'idées dans lequel s'était placée la Commission :

« Une enquête sérieuse s'impose à tous égards. Elle n'aura une véritable » autorité que si elle est confiée à une commission technique qui se rendra » au Congo, constatera elle-même la situation et se rendra compte des faits. » Il ne faudra pas un temps bien long à cette commission pour commu-

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

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

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

Le projet de prêt hypothécaire fut adopté par la Chambre, dans la séance du 27 juin 1895, sous la forme proposée par la Commission, et devint la loi du 29 juin 1895.

INSTITUTION D'UNE COMMISSION D'ENQUÊTE.

Aussitôt le Gouvernement s'occupa de l'enquête sur le chemin de fer.

La commission technique à laquelle il la confia fut composée de MM. Francken, ingénieur de 1^{re} classe à l'administration des chemins de fer de l'État belge (service de la traction), Huet, ingénieur de 1^{re} classe à la même administration (service des voies et travaux), et Clacs, ingénieur de 3^{me} classe des ponts et chaussées. Un géologue, M. Cornet, docteur en sciences naturelles, fut adjoint à la commission à l'effet d'étudier spécialement au point de vue géologique la zone où est établi le chemin de fer.

La mission de la commission fut déterminée par la lettre suivante de M. le Ministre des Finances. Elle était comprise dans le sens large et général qui convenait à l'étude qu'il s'agissait d'entreprendre :

A Monsieur Edmond Francken, ingénieur de 1^{re} classe, président de la Commission technique chargée de faire rapport sur le chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool.

Bruxelles, le 23 juillet 1895.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Comme suite à ma dépêche du 20 courant, j'ai l'honneur de vous donner des instructions pour la mission que vous êtes chargé de remplir.

L'enquête a essentiellement pour but d'élucider les points suivants :

La partie construite de la ligne répond-elle au programme que s'étaient tracé les promoteurs de l'entreprise et qu'ils ont fait connaître à l'origine?

A-t-elle été construite dans de bonnes conditions et permet-elle une exploitation régulière?

Rencontrera-t-on pour la partie qui reste à construire des difficultés comparables à celles qui ont été vaincues jusqu'ici ?

Quelle est la durée probable des travaux nécessaires pour achever la ligne jusqu'au Stanley-Pool ?

A combien peut-on évaluer les frais d'entretien pendant la période de construction et après la mise en exploitation de la ligne entière ?

Mais le Gouvernement n'entend pas limiter l'enquête à certains points déterminés : il désire au contraire qu'elle se fasse de la manière la plus large et qu'elle embrasse les divers points qui ont été soulevés dans les discussions auxquelles le chemin de fer a donné lieu au sein du Parlement et dans la presse.

A titre d'éléments pouvant servir de base à votre travail, je crois utile de vous adresser, Monsieur le Président, un dossier, avec inventaire, comprenant notamment :

Les exposés des motifs et les rapports présentés aux Chambres (nos 1 et 2);

Les questions posées par la Commission des XXI et les réponses faites à ces questions (n° 27);

Les questions posées par les sections de la Chambre chargées de l'examen du projet de loi déposé le 8 janvier dernier, ainsi que les réponses projetées (nos 5 et 6);

Des articles de journaux (nos 28 à 34);

La carte des 200 premiers kilomètres.

Au dossier se trouve également la brochure contenant l'avant-projet du chemin de fer (brochure blanche, n° 35); les conclusions qui y sont formulées devront être rectifiées par votre Commission, en tenant compte des faits accomplis et des travaux restant à effectuer.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Ministre des Finances,

(Signé) P. DE SMET DE NAEYER.

Partie d'Anvers le 6 août 1895, la Commission arriva à Matadi le 25 du même mois, inspecta du 25 août au 7 septembre la partie construite du chemin de fer, reconnut du 8 au 22 septembre le terrain entre le Kwilu et Kinchassa (Léopoldville), séjourna encore à Matadi et aux environs du 20 au 29 octobre, et s'embarqua pour l'Europe le 2 novembre.

Elle avait donc passé un peu plus de deux mois au Congo.

Elle remit son rapport au Gouvernement le 15 janvier 1896.

Ce rapport fut, dès le 7 février, transmis par M. le Ministre des Finances à M. le Président de la Chambre, imprimé et distribué comme annexe au projet de loi du 8 janvier 1895 approuvant la Convention du 28 mai 1894.

MODIFICATION A LA CONVENTION DU 28 MAI 1894.

Les sections de janvier 1895 se réunirent successivement, de façon à per-

mettre à M. le Ministre des Finances d'assister à leurs délibérations et de leur donner les renseignements qu'elles désiraient.

Au sein de plusieurs sections, l'idée fut émise qu'une modification à la Convention du 28 mai 1894 serait de nature à rencontrer l'adhésion d'un grand nombre de membres de la Chambre. Cette modification consistait, en principe, à remplacer la souscription proposée de 10 millions d'actions de la Compagnie du Chemin de fer du Congo par : 1° une souscription de 5 millions d'actions seulement, en remplacement du prêt hypothécaire consenti par la loi du 29 juin 1895 ; 2° l'aval de l'État belge donné à des obligations à émettre par la Compagnie, amortissables en 66 ans et portant intérêt à 3 p. c.

Au sein de la section centrale, la même opinion se fit jour.

M. le Ministre des Finances, mû par le désir de laisser à la Chambre toute liberté de se rallier à la solution qu'elle préférerait, estimant d'ailleurs que la nouvelle combinaison proposée valait mieux, aussi bien pour la Compagnie du chemin de fer que pour l'État belge, déposa, dans la séance du 31 mars 1896, un projet de loi approuvant une nouvelle convention conclue avec la Compagnie le 27 du même mois et conçue dans l'ordre d'idées signalé ci-dessus. L'article 3 du projet stipule d'ailleurs que si la nouvelle Convention n'est pas ratifiée par les Chambres, celle du 28 mai 1894 sortira son plein et entier effet.

C'est ce dernier projet que notre section centrale a été chargée d'examiner.

Au cours de nos délibérations, une proposition transactionnelle, émanée d'un membre de notre section, a été subsidiairement accueillie par M. le Ministre des Finances et communiquée à la Compagnie du chemin de fer du Congo ; celle-ci s'est ralliée aux moyens financiers proposés pour sa réalisation par l'honorable Ministre.

La section centrale a été ainsi saisie d'une troisième proposition sous forme d'un acte additionnel à la Convention du 27 mars 1896.

Nos délibérations ont donc porté, en réalité, sur trois conventions conclues avec la Compagnie :

La première, le 28 mai 1894.

La deuxième, le 27 mars 1896.

La troisième (acte additionnel), le 10 avril 1896.

Avant de rendre compte des délibérations des sections et de la section centrale, il semble utile, aussi bien pour la clarté de cet exposé qu'en vue d'éviter des répétitions, de rappeler brièvement en quoi consistent ces diverses conventions.

Disons d'abord qu'aux termes de l'article 4 des statuts de la Compagnie, le capital de 25 millions de francs est constitué par 20,000 actions de capital et 50,000 actions ordinaires. Toutes ces actions sont de 500 francs.

Il y a en outre 4,800 parts de fondateur, sans désignation de valeur, qui ont été réparties entre les fondateurs suivant leurs conventions particulières et qui jouissent de certains avantages.

La différence entre les actions de capital et les actions ordinaires est la suivante :

Tandis que l'action de capital ne jouit que d'un intérêt intercalaire à 3 1/2 p. c., l'action ordinaire jouit d'un intérêt intercalaire de 7 p. c.

Le dividende des actions de capital est limité à 3 1/2 p. c.; celui des actions ordinaires n'est pas limité.

L'action de capital est amortissable à 500 francs, en nonante-neuf ans à partir de l'année qui suivra la mise en exploitation de la ligne. L'action ordinaire est remboursable dans le même délai à 1,000 francs.

CONVENTION DU 28 MAI 1894.

D'après la convention du 28 mai 1894, l'État belge s'engage envers la Compagnie à souscrire au pair 8,000 actions de capital et 12,000 actions ordinaires de 500 francs, soit au total 10 millions d'actions. De son côté, la Compagnie s'engage à apporter à ses statuts les modifications suivantes :

1° Les intérêts intercalaires des actions ordinaires sont ramenés au même taux que ceux des actions de capital, c'est-à-dire à 3 1/2 p. c.

2° L'État belge se réserve le droit de racheter la concession pendant la période de construction ou pendant les cinq premières années d'exploitation, à la condition : 1° de reprendre les charges de la Compagnie ; 2° de rembourser les actions de capital au pair et les actions ordinaires à 600 francs au lieu de 1,000 francs, taux prévu par les anciens statuts pour le remboursement en nonante-neuf ans des actions ordinaires.

Enfin l'État belge a obtenu de l'État du Congo la modification de la clause relative à la déchéance de la Compagnie.

D'après la convention entre l'État du Congo et la Compagnie (art. 33), si la Compagnie n'achevait pas ou ne livrait pas la ligne à l'exploitation dans le délai prescrit, elle encourrait une amende de 1,000 francs pour chaque jour de retard, et, si le retard se prolongeait pendant plus de six mois, l'État aurait le droit soit d'achever et d'exploiter lui-même la ligne pour le compte et aux risques et périls de la Compagnie, soit de mettre fin à la convention *en prononçant la déchéance de la Compagnie et en reprenant, à dire d'experts, les travaux déjà exécutés.*

La modification consiste en ceci : Si la déchéance était prononcée, l'État du Congo devrait *sauvegarder les intérêts de la Compagnie en lui réservant le produit net de l'exploitation sur la partie de la ligne édifiée à l'aide des capitaux qui lui auront été fournis par ses obligataires ou actionnaires.*

Cette modification, avantageuse pour la Compagnie, l'est au même degré pour l'État belge en sa double qualité d'actionnaire et de propriétaire éventuel de la ligne.

Enfin le Gouvernement belge peut nommer auprès de la Compagnie un ou deux commissaires spéciaux ayant les droits de contrôle les plus étendus.

CONVENTION DU 27 MARS 1896.

Elle diffère de la convention du 28 mai 1894 sur les points suivants :

1° Au lieu de souscrire pour 10 millions d'actions, l'État n'en souscrit que pour 5 millions, mais il accorde son aval pour 20 millions d'obligations à 3 p. c. remboursables en 66 années.

Les 5 millions d'actions doivent servir à rembourser le prêt hypothécaire de 5 millions de francs consenti par l'État belge à la Compagnie par la loi du 29 juin 1895.

Les 20 millions d'obligations doivent permettre à la Compagnie de rembourser l'emprunt hypothécaire de 5 millions fait aux banquiers et de continuer les travaux, pour lesquels une somme de 15 millions serait ainsi disponible.

2° La clause de rachat par l'État belge est modifiée en ce sens que le remboursement des actions ordinaires ne devra avoir lieu qu'à 500 francs au lieu de 600. Un système de primes et d'amendes applicables en cas de rachat intéresse la Compagnie au prompt achèvement de la ligne, à sa construction économique, ainsi qu'à sa bonne exploitation.

Les autres clauses de la convention du 28 mai 1894, relatives aux intérêts intercalaires, à la déchéance de la Compagnie et à la nomination de commissaires spéciaux, sont maintenues.

ACTE ADDITIONNEL (CONVENTION) DU 10 AVRIL 1896.

Cet acte additionnel modifie la convention du 27 mars 1896 en deux points capitaux.

1° L'État belge n'accorde son aval que jusqu'à concurrence de 10 millions d'obligations.

2° Les intérêts intercalaires ne pourront être payés aux actions ordinaires comme aux actions de capital que sur le montant des bénéfices réalisés par l'exploitation.

Les autres clauses sont maintenues.

VOTES DES SECTIONS.

La convention du 28 mai 1894, reproduite par le projet de loi du 8 janvier 1895, a été examinée par les sections en février 1895, puis au mois de mars 1896. Toutes les sections, sauf la sixième, ont émis un avis favorable.

Les votes se sont répartis comme il suit :

	Pour	Contre	Abstentions
1 ^{re} section	12	2	0
2 ^e —	10	2	0
3 ^e —	6	4	1
4 ^e —	10	2	2
5 ^e —	9	3	1
6 ^e —	2	12	3
	<hr/> 49	<hr/> 25	<hr/> 7

La section centrale n'a pas fait de rapport, par suite du dépôt du nouveau projet de loi du 31 mars 1896.

La convention du 27 mars 1896 a été examinée par les sections en séance du 1^{er} avril 1896. Toutes les sections ont émis un avis défavorable. Il importe cependant de remarquer qu'il y a eu un nombre considérable d'abstentions.

Voici comment les votes se sont répartis :

	Pour	Contre	Abstentions
1 ^{re} section	7	8	5
2 ^e —	5	7	9
3 ^e —	4	10	0
4 ^e —	7	8	0
5 ^e —	5	6	7
6 ^e —	6	8	1
	<hr/> 34	<hr/> 47	<hr/> 22

Au sein des sections, le texte même et les stipulations des conventions ont été peu discutés.

La plupart des observations ont plutôt revêtu le caractère d'objections faites à l'entreprise du chemin de fer elle-même, ou à la part prise par l'État belge dans son exécution.

La valeur relative des conventions n'a fait l'objet que d'un petit nombre d'observations.

En section centrale, au contraire, c'est cette valeur relative surtout qui a été discutée.

Nous ne pouvons songer à rendre compte séparément et successivement des diverses observations faites dans chacune des sections qui ont examiné la convention du 28 mai 1894 d'abord, celle du 27 mars 1896 ensuite. Ce serait nous exposer à tomber dans de nombreuses redites et allonger ce travail sans aucun profit pour personne.

Mieux vaut, nous semble-t-il, grouper ces observations sous quelques titres qui les comprennent toutes.

EXAMEN DU PRINCIPE DE L'INTERVENTION DU GOUVERNEMENT.

Un certain nombre de nos collègues sont opposés, par principe, à tout ce qui, de près ou de loin, ressemble à une entreprise coloniale.

D'autres, tout en admettant que la Belgique a le devoir de contribuer pour sa part à l'extension de la civilisation chrétienne, tout en admettant qu'une politique coloniale bien comprise pourrait contribuer à la prospérité du pays, sont d'avis que le Congo ne réunit pas, soit à cause de son climat, soit à cause de son étendue, soit à cause de la nature de ses territoires, soit à cause de sa situation politique, les conditions voulues pour que la Belgique ait intérêt à le posséder.

Ceux-ci comme ceux-là sont hostiles à toute intervention de l'État belge dans la construction du chemin de fer. Pour eux, toute convention, quelle qu'elle soit, doit nécessairement être combattue et rejetée.

Cependant, la plupart de nos collègues suivent avec intérêt les efforts faits au Congo pour ouvrir cette vaste contrée à la civilisation, au commerce et à l'industrie belges. Ils ne se trouvent pas assez éclairés pour se former dès à présent une opinion au sujet de la reprise. Ils attendent que les renseignements accumulés soient assez nombreux, que la lumière soit assez complète, et qu'une expérience assez longue ait produit des résultats probants.

Ni les adversaires systématiques de l'entreprise congolaise, ni ses partisans quand même, ne peuvent se vanter d'avoir une majorité dans le pays.

Le jour où l'on aurait démontré que les dépenses faites ou à faire au Congo ne sont pas destinées à rester improductives, que cette contrée peut devenir un champ favorable où l'activité de nos populations peut s'exercer avec profit, que peut-être même l'établissement et le séjour continu des blancs y deviendront possibles, que notre situation politique n'a rien à redouter de l'acquisition de ce vaste empire, ce jour-là il n'y aurait plus qu'une infime minorité hostile au Congo.

Dussent même les sacrifices durer longtemps, le pays consentirait à les faire, s'il avait l'assurance qu'il en recueillerait les fruits. La nécessité d'une expansion au dehors se fait sentir trop vivement pour qu'il n'en soit pas ainsi. Et c'est pourquoi le dénigrement systématique du Congo a trouvé si peu d'accueil.

Mais le jour où la preuve contraire serait faite, la question recevrait une solution négative.

C'est une politique d'expectative qui est en faveur au sein des Chambres.

Là se trouve l'explication des votes successifs qu'elles ont émis, comme aussi des débats qui ont précédé ces votes. Les Chambres n'ont voulu engager l'avenir ni dans un sens ni dans l'autre, mais bien le réserver de façon à leur permettre de prendre une résolution en pleine et entière liberté, le jour où elles jugeront que la lumière est faite à suffisance.

Entre toutes les preuves que l'on pourrait en donner, celle qui résulte des résolutions prises par la Chambre au sujet du chemin de fer est certes l'une des plus convaincantes.

À première vue, ces résolutions paraissent contradictoires. Par deux fois

les sections se prononcent pour l'adoption de la convention du 28 mai 1894, la première fois en juin 1894, la seconde fois en mars 1896. Les sections centrales constituées à la suite de ces votes sont, à la presque unanimité, favorables à la convention.

La Chambre paraît donc se décider définitivement en faveur du chemin de fer.

Quelques jours après, les sections sont réunies pour l'examen d'une autre convention, celle du 27 mars 1896, que l'on propose de substituer à celle du 28 mai 1894. Toutes les sections la repoussent : la Chambre paraît se décider contre le chemin de fer.

En réalité, la plus complète concordance existe entre ces deux solutions.

De l'aveu de tous, le chemin de fer est indispensable à la mise en valeur du Congo.

Sans le chemin de fer, dit le rapport présenté sur les crédits provisionnels de 1893, le Congo est mort-né.

Empêcher la construction du chemin de fer, c'est donc s'opposer au développement du Congo, c'est déclarer qu'on s'en désintéresse à tout jamais, c'est, sous l'aspect d'une non-intervention, d'une attitude passive, prendre une résolution positive qui engage l'avenir.

Voilà ce que la Chambre ne veut pas. Elle intervient donc lorsqu'on lui demande d'aider par une souscription à la formation, qu'on lui déclare sans cela impossible, du capital.

Elle est disposée à intervenir encore lorsque, l'insuffisance du capital ayant été constatée, on lui demande d'aider à la construction du chemin de fer jusqu'en un point à partir duquel la ligne pourra se suffire à elle-même. C'est l'esprit de la convention du 28 mai 1894.

Mais elle refuse d'intervenir le jour où on lui propose d'engager l'État pour l'achèvement total du chemin de fer. Elle refuse parce qu'elle estime que l'avenir est suffisamment réservé par une intervention partielle et qu'elle n'entend pas que, sans nécessité absolue, l'État belge se substitue à la Compagnie qui a entrepris la construction du chemin de fer.

On ne saurait contester la sagesse d'une pareille attitude.

En effet, et la chose a été observée dans plusieurs sections, en engageant trop de capitaux dans l'affaire du Congo, la reprise peut à un moment donné se trouver préjugée.

Or la liberté du pays doit rester entière. Il y a donc une limite naturellement indiquée à toute intervention de l'État belge : c'est la sauvegarde de ses intérêts et l'obligation de réserver l'avenir.

C'est à la lumière de ces principes que l'intervention sollicitée pour le chemin de fer doit être examinée : nous croyons qu'ils sont admis par la majorité des Chambres ; ils le sont, en tous cas, par la majorité de votre section centrale.

ERREURS DANS L'ESTIMATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.

On ne saurait nier cependant que les erreurs commises dans la première estimation du coût des travaux ont pesé lourdement sur les délibérations et que la popularité de l'entreprise s'en est grandement ressentie.

L'honorable M. Fris, rapporteur de la première section centrale qui a examiné la Convention du 28 mai 1894, s'est longuement étendu sur ce point dans son rapport du 8 juin 1894. Nous croyons inutile d'y revenir ici.

Le mécompte a été considérable. Au lieu de 25 millions, le chemin de fer va coûter, d'après les prévisions actuelles, de 60 à 65 millions suivant le nombre de kilomètres que la Compagnie construira par année.

Ce qui rend de pareilles erreurs particulièrement regrettables, c'est leur fréquence.

En Belgique, elles semblent devenir la règle pour les grandes entreprises. On n'a pas oublié que le Palais de Justice de Bruxelles, pour lequel on comptait, tout d'abord, dépenser 3 millions et demi, dont on avait estimé le coût, au commencement des travaux, à 12 millions et demi, a coûté environ 50 millions.

Les forts de la Meuse, estimés 22 millions, en ont coûté 70 en chiffre rond.

On pourrait citer d'autres exemples.

La répétition de ces faits a quelque chose d'humiliant pour le Parlement.

Et, ce qui est plus grave peut-être, elle diminue la confiance dans le Gouvernement.

L'opinion publique ne croit plus aux déclarations les plus solennelles. Elle hésite, elle a peur. Et ainsi, au lieu de faciliter l'exécution des grands travaux, la rend-on au contraire plus pénible.

Il n'est pas une seule section où cette observation n'ait été faite. La confiance ainsi éternuée est difficile à rétablir.

D'aucuns poussent même l'accusation jusqu'à dire que c'est de propos délibéré qu'on a produit un devis de 25 millions, sachant qu'il était inférieur à la réalité. La section centrale de 1894 n'a pas cru devoir porter ses investigations de ce côté, et nous pensons pouvoir nous en abstenir également.

Mieux vaut croire que les fondateurs de la Compagnie ont agi de bonne foi.

Disons cependant, à la décharge de la Belgique, que dans d'autres pays des mécomptes semblables se sont produits lorsqu'il s'est agi de très grandes entreprises.

Le canal de Suez, qui a 158 kilomètres de longueur, fut concédé en 1854.

La Commission internationale, dans un rapport du 2 janvier 1856, déclarait que la dépense pour le canal et les travaux qui s'y rattachaient ne dépasserait pas 200 millions de francs.

La Société concessionnaire se constitua à ce capital. Les travaux furent commencés le 25 avril 1859.

Le canal fut ouvert le 17 novembre 1869, mais il avait coûté 472 millions de francs, sans compter l'intervention généreuse du gouvernement égyptien par la construction des phares, le dragage des ports, l'avance d'argent sans intérêt, le prêt d'ouvriers corvéables, intervention qui représente un capital que l'on peut encore évaluer à 100 millions.

Le canal de Manchester mesure 57 kilomètres de longueur. Il fut commencé en 1887. Le capital souscrit par le public fut de 200 millions de francs. Les travaux furent adjugés pour 143,730,000 francs.

En 1891, l'entreprise était abandonnée, et les 200 millions du capital dépensés. Il fallut porter le capital à 400 millions.

Le canal de Corinthe a 6,542 mètres de longueur.

Commencés le 10 avril 1882, les travaux devaient, d'après l'Acte de la concession accordée par le Gouvernement, être terminés en 1888.

Le capital de la Société concessionnaire était de 30 millions de francs.

Le canal a seulement été achevé en 1892, et, pour faire face à toutes les dépenses, il a fallu porter le capital de 30 millions à 60 millions de francs.

Le rapport de M. Turrel, membre de la Chambre des députés de France, sur le budget de 1896, nous cite quelques autres cas intéressants.

A la Réunion on a construit deux ports et un chemin de fer. Le port de la Pointe des Galets et le chemin de fer devaient coûter, d'après les devis, 54 millions ; on a dépensé 67 millions.

Au Sénégal — ceci nous rapproche du Congo — le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis devait coûter 13 millions. La dépense a été de 45 millions.

Mais la palme revient au chemin de fer de Langson, dont le devis s'élevait à 4 millions et qui a coûté fr. 21,858,952.46 ! Cette dernière ligne est à l'écartement de 0^m.60.

Il est d'autres exemples, mais ceux que nous avons cités suffisent à prouver que des travaux exceptionnels — et le chemin de fer du Congo en est un — ne peuvent pas toujours être estimés avec autant de précision que des travaux ordinaires.

La justice commande d'ajouter que, si l'on s'est trompé quant à la dépense, l'estimation des recettes, par contre, a été dans une proportion plus grande, inférieure à la réalité.

Il n'en est pas moins vrai qu'il est utile de se rendre compte des causes de l'erreur commise.

Ces causes sont, d'après nous, au nombre de deux.

La première est celle qui agit ordinairement dans des cas analogues : l'absence d'expérience, la nouveauté du travail à entreprendre.

La seconde est que la rédaction du devis ne paraît pas avoir été confiée à ceux qui avaient fait le projet du chemin de fer, et qui, par leurs études et leur séjour en Afrique, auraient pu se faire une idée plus exacte des difficultés à vaincre.

Cette indication nous a paru nécessaire. Il est évident, en effet, que si les chiffres de dépenses nouvellement produits n'étaient pas établis dans de meilleures conditions que les premiers, nous n'aurions pas plus de raison d'y ajouter foi. La seule circonstance qui les rendrait plus probables serait

qu'ils sont plus élevés, mais nous n'aurions aucune donnée sur leur degré d'approximation.

Heureusement, il n'en est pas ainsi. Les nouveaux calculs sont établis sur des bases tout autres que les premiers.

**COÛT PROBABLE DE LA PARTIE RESTANT A CONSTRUIRE. — DURÉE DE LA
CONSTRUCTION.**

Dès 1894 le Gouvernement s'était rendu compte qu'il était indispensable de renseigner la Chambre aussi exactement que possible sur le coût total de la ligne. Il avait chargé l'un de ses fonctionnaires les plus distingués du chemin de fer, M. Hubert, ingénieur en chef-directeur d'administration, de l'étude de cette question.

M. Hubert arriva aux conclusions importantes que voici : Pour exécuter la ligne jusqu'à un point situé entre Kimpessé (kilom. 160) et le kilomètre 190, doit du tracé le plus rapproché de Luvituku, il faudra, suivant que l'on s'arrêtera au kilomètre 160 ou que l'on poussera jusqu'au kilomètre 190, une somme de 9 à 12 millions au delà des 23 millions primitivement prévus. La région comprise entre les kilomètres 160 et 190 est une zone à partir de laquelle l'exploitation pourra se faire dans de bonnes conditions. C'est là que les porteurs rompent charge, c'est une région peuplée, et la longueur de la ligne sera d'ailleurs suffisante pour que les commerçants aient un intérêt réel à s'en servir.

M. Hubert s'était basé dans ses calculs sur les résultats obtenus pour la construction des premiers kilomètres : on était alors au kilomètre 50. Sans doute c'étaient des faits d'expérience. Mais M. Hubert n'est pas ingénieur des voies et travaux, il appartient au service de la traction et, surtout, il ne s'était pas rendu au Congo. C'est pourquoi ses calculs n'apportèrent pas aux membres de la Législature une sécurité suffisante.

Au sein de la Commission des XXI, on réclama l'envoi au Congo d'une commission technique d'ingénieurs. Déjà le rapport de l'honorable M. Fris l'avait demandé.

Eh bien, les faits d'une part, les prévisions et les calculs de la commission technique de l'autre, ont confirmé dans leur ensemble les renseignements donnés par le Gouvernement en 1894. La Compagnie a dépensé depuis lors 10 millions et le chemin de fer est terminé, rail posé, jusqu'au kilomètre 173.

Et les prévisions du Gouvernement quant à l'avancement se sont également vérifiées.

Quant au coût de la partie encore à construire, la commission estime qu'il ne dépassera pas 130,000 francs par kilomètre, ce qui fait monter à 30 millions de francs au maximum en chiffre rond, et sans tenir compte des recettes, les sommes qu'il faut encore dépenser.

La Chambre et le pays peuvent-ils avoir cette fois confiance dans les chiffres produits? Nous le croyons.

Les deux causes d'erreur qui existaient en 1889 ont disparu et nous pensons que la plupart des hommes techniques qui se donneront la peine de

lire les documents fournis par la commission croiront comme nous à la probabilité des prévisions actuelles.

Le Gouvernement fera annexer au rapport de la section centrale deux cartes dressées par M. Wauters, secrétaire général de la Compagnie du chemin de fer du Congo. La première donne les 200 premiers, la seconde les 200 derniers kilomètres.

Elles permettront à nos collègues de mieux se rendre compte du travail qui reste à exécuter.

D'après ces cartes, la longueur totale de la ligne est de 417 kilomètres, mais la Commission technique espère que des modifications de tracé amèneront un raccourcissement de 17 kilomètres.

Sur les 242 premiers kilomètres, on a obtenu un raccourcissement de 48 kilomètres, ce qui a réduit la longueur primitivement prévue de 465 à 417 kilomètres.

C'est en nous basant sur le chiffre de 400 kilomètres que nous arrivons à estimer le coût total de la ligne à 65 millions de francs au maximum.

La Compagnie a dépensé en effet, jusqu'à présent, 55 millions, et elle est arrivée au kilomètre 175. Il reste donc 227 kilomètres à construire.

En appliquant à ce dernier chiffre le coût kilométrique maximum prévu par la commission, soit 150,000 francs, et en ne faisant aucun état de la partie des recettes nettes qui pourrait éventuellement être affectée à la construction, nous arrivons à une somme de $227 \times 150,000 = 29,510,000$, soit, en chiffre rond, 50,000,000 de francs pour le coût de la partie qui reste à construire.

Quant à l'avancement des travaux, voici un tableau qui fait voir comment il a progressé depuis l'origine :

Il a été posé, du 1 ^{er} juillet 1890 au 30 juin 1891,	. 2 kil. 500 de voie.
— — 1891 — 1892,	. 6 — 200 —
— — 1892 — 1893,	. 20 — 500 —
— — 1893 — 1894,	. 55 — 000 —
— — 1894 — 1895,	. 42 — 500 —
— — 1895 au 31 mars 1896,	. 68 — 500 —
	<hr/>
	175 kil. 000 —

Pour établir ses prévisions au sujet du délai dans lequel les travaux seront achevés, la commission technique s'est basée sur la période du 31 octobre 1894 au 31 octobre 1895, pendant laquelle les terrassements ont avancé de 52 kilomètres.

Elle arrive ainsi à fixer à quatre années et demie le temps encore nécessaire pour achever la ligne.

Malgré la prudence dont les membres de la commission technique paraissent avoir fait preuve dans leurs évaluations, un membre de la section centrale a fait au sujet de ces conclusions les observations suivantes :

» Les ingénieurs n'ont pu voir que très superficiellement, parfois d'un côté à l'autre d'une vallée, le tracé de la partie de la ligne qui reste à cons-

truire (pp. 57 et 58). Aussi, pour calculer la dépense qui reste à faire, émettent-ils des calculs basés sur de simples hypothèses. Le mot « peut-être » revient à chaque paragraphe des pages 60 et 61. Et encore ajoutent-ils, après avoir reproduit l'opinion de la Compagnie sur l'avancement ultérieur des travaux :

» « Nous avons cru devoir exposer ces *hypothèses* et ces *espérances*, qui *semblent* légitimes; mais, pour établir nos prévisions sur la durée probable des travaux qui restent à faire, nous avons cru préférable *de partir d'une hypothèse* répondant mieux à l'état actuel des choses, et présentant un caractère de fixité plus sûr. Nous avons pris comme base l'avancement des douze mois écoulés entre octobre 1894 et octobre 1895.

» « Du 31 octobre 1894 au 31 octobre 1895, les terrassements ont progressé de 52 kilomètres. A ce taux, quatre années et demie sont nécessaires pour terminer les travaux entre Kimpessé et le Pool. C'est ce dernier chiffre que nous adopterons, *en ne lui attribuant, bien entendu, que le caractère d'une simple prévision.*

» « Nous ne parlons pas des accidents tout à fait improbables, comme une épidémie, une grève, la suspension de l'embauchage des hommes de la côte. La considération de telles éventualités rendrait toute prévision impossible » (page 61).

» Des accidents de ce genre se sont cependant produits au début de l'entreprise. Et en dehors même de ces accidents, on voit avec quelle prudence les ingénieurs ont émis leurs prévisions, en les basant sur ce qu'ils déclarent être une hypothèse, et de quelles réserves ils les ont entourées.

» Les ingénieurs ont fait leur devoir. A nous de faire le nôtre et de comprendre que ces réserves et cette absence de prévisions positives, basées sur des faits, nous imposent l'abstention.

» Les prévisions du rapport sur le coût des travaux sont, comme celles qui sont émises sur leur durée, de simples hypothèses. Constatant que d'après les bilans de la Société le coût kilométrique est tombé successivement de 240,000 francs à 144,000 francs, puis à 120,000 francs, et enfin à 100,000 francs, les ingénieurs ajoutent :

» « Est-il à espérer que ce chiffre pourra encore être maintenu ou encore abaissé ?

» « *En faveur de l'affirmative* on peut répéter les considérations développées plus haut, en traitant de la durée probable de l'entreprise.

» « *Par contre*, on doit remarquer, etc. (page 61).

» Donc, nouvelle induction basée sur une hypothèse discutable, et c'est cependant sur le résultat de cette induction que le Gouvernement se base pour nous engager à fond dans cette affaire, où des hommes d'affaires, sur de pareilles données, ne s'engageraient certes pas. »

La majorité de la section n'a pas cru devoir se rallier à ces appréciations.

Il lui a semblé que le soin apporté par la commission technique à signaler toutes les chances défavorables aussi bien que les chances favorables était de

nature, non à diminuer, mais à augmenter la confiance que l'on peut avoir dans les chiffres que la commission propose.

En ce qui concerne l'avancement des travaux, la commission dit que l'on a obtenu, pendant les mois de juillet à octobre 1895, une progression correspondant à un avancement annuel de 70 kilomètres, mais qu'elle préfère s'en tenir à un chiffre moindre, celui qui a été obtenu pendant une période plus longue, du 31 octobre 1894 au 31 octobre 1895, soit 52 kilomètres.

On comprendrait des réserves si la commission avait adopté sans explications le chiffre maximum obtenu, mais c'est précisément ce qu'elle ne fait pas, et dès lors, les réserves ne paraissent guère justifiées.

Une réponse analogue doit être faite en ce qui concerne le coût des travaux.

La commission calcule que le coût kilométrique sera de 103,000, 111,500, 122,000 ou 133,500 francs, selon que l'avancement sera de 80, 70, 60 ou 52 kilomètres.

Déjà l'avancement de 70 kilomètres a été obtenu de juillet à octobre 1895.

La commission propose-t-elle, dans ses conclusions, le coût correspondant de 111,500 francs?

Non, elle adopte 130,000 francs, soit un chiffre très voisin du coût maximum correspondant à l'avancement de 52 kilomètres obtenu pendant douze mois et déjà dépassé.

On ne peut cependant, en bonne justice, lui faire un grief de la modération qu'elle apporte dans ses conclusions.

Quant aux grèves, aux épidémies, à la suspension de l'embauchage des hommes de la côte, toutes choses possibles évidemment, comment pourrait-on en tenir compte dans les calculs?

Aucun travail n'est à l'abri de pareilles éventualités, et s'il ne fallait l'entreprendre qu'à la condition d'être certain qu'elles ne se produiront pas, la conclusion serait qu'il ne faut plus rien entreprendre du tout.

Ajoutons que déjà le chemin de fer du Congo y a largement payé son tribut, et l'on est d'autant plus autorisé à espérer qu'il n'aura plus à le payer à l'avenir, que les conditions sanitaires se sont considérablement améliorées et que le recrutement des travailleurs se fait beaucoup plus facilement qu'au début.

Reste, enfin, le fait que les membres de la commission n'ont pu suivre l'axe définitif piqueté jusqu'au kilomètre 214, ni la zone relevée au tachéomètre en 1887 et en 1888 par les ingénieurs qui ont fait les études du tracé.

Sans doute il eût mieux valu qu'il pût en être autrement, mais la commission eût été obligée de se frayer un chemin tout nouveau, et on ne saurait lui en vouloir de ne l'avoir pas fait.

Cependant, elle suit d'aussi près que possible la zone du chemin de fer, et là où elle peut rejoindre l'axe, elle reconnaît « la parfaite concordance des levés avec l'allure du terrain ».

C'est déjà quelque chose. La Commission a-t-elle des raisons de croire qu'ailleurs cette concordance n'existe pas? Ce n'est pas ce que l'on peut induire de son rapport. « C'est principalement », dit la commission,

« entre le Kwilu et Banza Kunda d'une part, entre Tampa et Kinshassa
 » d'autre part, que nous avons été contraints, par la disposition des routes,
 » de nous écarter de la zone que nous nous proposons de reconnaître.

» Le premier détour est sans importance : la ligne a été étudiée définitivement il y a un an dans toute cette région. Les plans et les observations
 » de la brigade d'études avaient été mis à notre disposition.

» Le second détour a eu lieu dans une région découverte et d'accès facile
 » au chemin de fer. Notre route et l'axe de la future ligne suivaient parallèlement les deux versants d'une même vallée, ce qui rendait possibles les
 » observations à distance. »

D'ailleurs, nous n'avons jamais entendu dire que le levé tachéométrique avait été mal fait, non plus que le tracé de l'axe.

C'est même un fait étonnant : on a tout attaqué, à propos du chemin de fer; seules les études faites pour le tracé de la ligne ont échappé à la critique. Ce n'est pas le rapport de la commission technique qui la fera naître.

En admettant 30 millions de francs pour le coût de la partie à construire et 4 1/2 années pour la durée des travaux, il semble donc que l'on n'exagère pas les chances favorables de l'entreprise.

MOTIFS DE LA NOUVELLE INTERVENTION DE L'ÉTAT BELGE.

Mais, dit-on, on avait promis, en 1889, que l'on ne ferait plus d'autre demande de crédits. La promesse est aujourd'hui renouvelée. Qui nous dit qu'elle sera mieux tenue ?

La réponse nous paraît être dans la différence même entre les deux situations.

Si la parole donnée par l'honorable Ministre des Finances en 1889 n'a pu être tenue par son successeur en 1894, c'est d'abord à raison de la différence énorme entre le coût prévu de la ligne et le coût réel. Quand on disait, en 1889, que si le capital ne suffisait pas la Compagnie aurait à pourvoir au manquant, c'était dans l'hypothèse que ce manquant n'aurait été qu'une somme relativement minime que la Compagnie aurait trouvé à emprunter à un taux d'intérêt modéré.

Mais le manquant a été énorme : il est d'une fois et demie le capital prévu. L'État belge pouvait-il laisser la Compagnie l'emprunter à un taux d'intérêt élevé et grever ainsi d'une charge considérable une entreprise où il était le principal intéressé ? Ainsi se posait la question en 1894. Et le Gouvernement a pensé qu'il valait mieux demander aux Chambres de modifier la résolution prise en 1889 que de nuire aux intérêts qu'il avait la mission de sauvegarder.

En d'autres termes, le Gouvernement, en 1889, a pris cet engagement parce qu'il croyait qu'ainsi le demandait l'intérêt du pays, et le Gouvernement de 1894 ne l'a pas tenu parce qu'il lui paraissait non moins évident qu'ainsi le voulait, cette fois encore, l'intérêt du pays. Il désirait aussi, grâce à une intervention nouvelle, non seulement sauvegarder l'intérêt des capitaux qu'il

avait engagés, mais encore obtenir d'autres avantages auxquels il attachait une importance considérable et dont nous aurons à traiter plus loin .

Tel était le sentiment du Gouvernement en 1894. Et il convient de faire remarquer qu'en fait la Chambre a partagé sa manière de voir, puisque, à deux reprises différentes, en 1895 et en 1896, les sections ont, à de très fortes majorités, approuvé ses propositions.

UNE INTERVENTION ULTÉRIEURE N'EST PLUS A CRAINDRE .

Mais une intervention ultérieure ne paraît plus à craindre, car dès à présent la situation est définie jusqu'au terme de l'entreprise. On ne savait pas en 1889, l'expérience l'a prouvé, ce que la ligne coûterait ; on le sait aujourd'hui avec beaucoup plus d'exactitude. On sait que la Compagnie, après avoir dépensé le montant des 30 millions d'actions souscrites et des 10 millions d'obligations avalisées par l'État belge, devra se procurer encore 25 millions si elle veut achever la ligne jusqu'au Pool.

On sait aussi que la section qui sera inaugurée le 1^{er} juin et ouverte à l'exploitation régulière, aura 187 kilomètres de longueur et sera suffisante pour attirer le trafic, pour procurer, par conséquent, des recettes qui permettront de décharger la Compagnie du service des intérêts intercalaires, et l'aideront à poursuivre l'achèvement de la ligne.

Le Gouvernement a donc des éléments d'appréciation beaucoup plus nombreux qu'en 1889 pour prendre ses engagements et déterminer la limite exacte de l'intervention qu'il sollicite des Chambres belges. Au surplus, nous n'avons aucune raison de croire que le Gouvernement, dont les prévisions se sont réalisées de la façon remarquable que nous avons signalée plus haut et quant à l'avancement des travaux et quant à leur coût, laissera démentir celles que les Chambres et le pays pourraient baser sur sa parole.

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE. — EXAMEN DES CRITIQUES FORMULÉES .

Cependant, l'intervention de l'État ne se comprendrait pas, ni toutes les espérances basées sur les recettes probables, ni la confiance dans les services que le chemin de fer peut rendre, si celui-ci était, comme on l'a si souvent affirmé, mal établi, inexploitable ou d'une capacité de transport absolument insuffisante.

Disons d'abord qu'à notre connaissance aucun journal technique, aucune revue spéciale n'a soutenu cela. Des journaux politiques seuls, et encore un très petit nombre, se sont fait les promoteurs ou les échos de ces accusations.

Celles-ci sont d'ailleurs parfois contradictoires. Ainsi, on reprochait au chemin de fer d'être insuffisant pour pourvoir au trafic, et on affirmait, d'autre part, qu'il n'y aurait pas de trafic.

Aussi les hommes techniques n'ont-ils pas pris garde à ces attaques. Ils se sont dit que les déficiences ne dépasseraient probablement pas ce qu'elles sont dans des cas analogues pour des chemins de fer construits dans des conditions aussi difficiles, dans des contrées aussi dépourvues de moyens d'exécution.

Mais, dans le public, il n'en était pas ainsi, et on a pu croire un instant

que la légende allait passer pour de l'histoire. Le rapport de la commission technique a fait apparaître les choses sous leur véritable jour.

Ce document a été distribué à tous les membres de la Chambre, reproduit dans ses parties principales par la presse. Il ne nous semble pas qu'il y ait lieu de le discuter ici en détail.

Dans quelques sections, on a trouvé que certaines parties du rapport étaient défavorables. Un membre de la section centrale a résumé ainsi les observations présentées dans cet ordre d'idées.

« Le rapport des ingénieurs, loin de donner un démenti aux critiques qui avaient été formulées, les confirme. On avait critiqué les rampes, les courbes, les tranchées à talus verticaux, l'absence complète d'études définitives pour la partie de la ligne qui reste à faire, l'inaptitude des indigènes à tout travail sérieux, l'impossibilité de faire des prévisions sérieuses sur le coût et la durée de l'achèvement des travaux et sur le coût de l'exploitation.

» Le profil de la voie est très accidenté, dit le rapport. Dans certaines parties, la ligne est une succession de rampes et de pentes, pour ainsi dire sans paliers intermédiaires, et même il a y tel parcours, comme celui de la montée de Palaballa, où la rampe virtuelle maxima est atteinte presque partout. (Page 12.)

» Les courbes renseignées avec le rayon minimum de 50 mètres sur le profil en long, ont des parties à rayons supérieurs à celle-ci et d'autres à rayons inférieurs descendant jusqu'à 40 mètres, et même, une fois, jusqu'à 35 mètres.

» Les causes de ces irrégularités sont multiples. La première est un défaut de construction, c'est-à-dire que les courbes ont été mal tracées dès l'origine. (Page 12.)

» Les conséquences de ces irrégularités originelles dans les courbes et des déformations subséquentes des tracés curvilignes sont de deux sortes :

» 1° L'usure plus rapide de la paroi intérieure du bourrelet de roulement des rails et du mentonnet des roues ;

» 2° Le danger de déraillement. » (Page 13.)

» Aussi les rapporteurs indiquent-ils la nécessité de régulariser les courbes dépassées, d'exhausser et d'améliorer le ballast.

» Ils estiment à 4,800 francs par an le coût kilométrique de l'entretien de la voie, et s'ils disent ce chiffre élevé, ils font remarquer, d'autre part, qu'on ne peut assurer ce service, avec les ouvriers noirs, comme on le ferait dans nos contrées. Or pour équilibrer ses prévisions, le Gouvernement, d'un trait de plume, réduit ce chiffre de 50 p. c.

» Le rapport signale cinq accidents graves, dont deux depuis l'ouverture de la ligne.

» Toutes les prévisions sur le trafic de la ligne sont basées sur une exploitation de quatre mois, et le rapport ajoute que pendant une partie de la période envisagée, il a été accordé des réductions de tarifs qui ont dû contribuer à accroître le trafic.

» Le rapport constate l'inaptitude des indigènes, même au métier de ter-

rassiers ; ils préfèrent la pose de la voie, la mise en place des traverses métalliques, l'ajustement des rails sur les traverses, le serrage des écrous. Presque tous les hommes employés à la pose sont, en effet, des Congolais. Pour la plupart d'entre eux, ce nouveau métier n'est encore qu'un portage analogue à celui qu'ils ont déjà fait sur la route des caravanes. » (P. 30.)

ÉTAT DE LA VOIE.

Que faut-il penser de ces critiques? Évidemment, les faits rapportés par la commission technique doivent être considérés comme exacts. Il en résulte que certaines parties de la voie sont défectueuses et susceptibles d'être améliorées. Il n'en pouvait être autrement. Il ne faut pas comparer l'exécution d'un chemin de fer au Congo à ce qu'elle serait en Belgique : ce sont des termes non comparables. Il faudrait, pour pouvoir critiquer le chemin de fer du Congo au point de vue de l'exécution, le comparer à d'autres chemins de fer exécutés dans les mêmes conditions, au milieu des mêmes difficultés. Or, que l'on consulte les voyageurs, les hommes techniques surtout, qui ont visité ou étudié les chemins de fer construits dans des conditions semblables, et l'on sera bientôt édifié.

Remarquons encore que la mission technique se composait d'ingénieurs du chemin de fer de l'État et d'un ingénieur des Ponts et Chaussées, habitués à nos lignes belges parfaitement construites, soigneusement entretenues, admirablement outillées. Une chose nous étonne : c'est que le rapport soit aussi favorable, que les critiques ne soient pas plus vives et les défauts signalés plus nombreux.

La question essentielle dans l'établissement du chemin de fer était de réduire le coût de premier établissement.

Les instructions données aux ingénieurs chargés de l'étude du tracé étaient précises et formelles sur ce point.

Nous les reproduisons en partie ci-dessous (brochure blanche, pp. 28, 29 et 30) :

« Pour conduire les études pratiquement, il faut bien fixer d'abord dans quelles conditions la ligne projetée pourra être construite.

» Les moyens de communication pour le transport des ateliers, pour leur ravitaillement, pour le transport des matériaux, manquent d'une façon absolue. On ne peut compter ni sur des routes ni sur des animaux de trait.

» En conséquence, pendant la construction, le chemin de fer devra se suffire à lui-même et de là l'impérieuse nécessité de le construire successivement et de n'entamer des travaux quelconques qu'alors que la ligne sera praticable en arrière de ces travaux.

» De là aussi la nécessité de reculer devant tout travail demandant un temps relativement important pour son établissement ; les difficultés devront être tournées, quel que soit l'allongement du tracé qui en résultera.

» Le tracé ne pourra comprendre ni tunnel, ni tranchées en roc, ni tranchées importantes, même dans des terrains tendres, ni mouvement de terre considérable.

» Les travaux d'art devront avoir uniquement pour but de traverser les cours d'eau et de mettre la ligne à l'abri de l'action des eaux pendant la saison des pluies.

» Il ne faudra jamais perdre de vue que, quel que soit le tracé, les dépenses de premier établissement seront considérables à cause de la longueur de la ligne à construire en comparaison du trafic à desservir dans les premières années, qu'en conséquence, il faudra chercher à diminuer ces dépenses par tous les moyens possibles, même alors qu'il devra en résulter des difficultés pour l'exploitation.

» Aucune dépense de premier établissement ne devra être faite en vue de diminuer le coût de l'exploitation.

» Le chemin de fer ne devra être accessible dans les premiers temps qu'à des marchandises pouvant supporter des frais de transport élevés ; plus tard, au fur et à mesure que le trafic se développera et grâce au premier chemin de fer construit, le tracé pourra être modifié et amélioré, des travaux sérieux pourront être entrepris pour le rectifier, pour l'améliorer, pour diminuer les dépenses d'exploitation et permettre l'abaissement des tarifs.

» Pour satisfaire à ces conditions générales, le tracé doit épouser complètement le terrain, les terrassements ne doivent être que ceux absolument nécessaires pour rectifier le profil, ou, le long des montagnes ou coteaux, pour l'établissement de la plate-forme.»

« La plate-forme aura une longueur de 5^m.20; il pourra être admis sans difficulté dans le tracé des rampes de 30 millimètres par mètre.

» Lorsque les rampes de cette inclinaison auront plus de 1,000 mètres de longueur, elles devront être coupées par des parties en palier de 100 à 150 mètres.

» Au besoin, il pourra être admis dans le tracé des rampes d'une inclinaison supérieure à 30 millimètres ; mais seulement exceptionnellement et sur de faibles longueurs; il pourra être admis, dans ces conditions, des rampes jusque 48 millimètres, mais sur 500 mètres de longueur au maximum et avec palier de 150 à 200 mètres au pied de la rampe. Si des rampes plus fortes sont reconnues indispensables, il faudra prévoir des moyens exceptionnels d'exploitation, traction funiculaire, crémaillère, etc., etc., et, dans ce cas, il faudra adopter franchement les inclinaisons les plus fortes pour concentrer ces difficultés exceptionnelles d'exploitation sur les parcours les plus courts possibles.

» Les parties droites du tracé seront raccordées par des courbes circulaires ou paraboliques.

» Le rayon de ces courbes pourra descendre jusque 50 mètres, à la condition qu'elles soient établies sur des parties en palier ou, tout au moins, sur des rampes dont l'inclinaison ne dépassera pas 5 millimètres par mètre.

La Compagnie a-t-elle eu tort de donner de pareilles instructions? Évidemment non. L'essentiel était d'avoir un chemin de fer suffisant au trafic actuel, pouvant être exploité aussi promptement que possible et fournir, grâce aux recettes, un complément de ressources. Les rampes de 45 et les

courbes de 50 mètres de rayon étaient donc prévues et voulues et on ne saurait en tirer argument ni contre la Compagnie, ni contre ses ingénieurs, ni contre le chemin de fer. Il est vrai qu'en certains points et par suite, paraît-il, de défauts dans le tracé, dans l'exécution ou dans l'exploitation, le rayon des courbes descend à 40 et une fois même à 35 mètres. Mais ces points sont peu nombreux, ces défauts ne sont pas irréparables.

On oublie, d'ailleurs, que même sur nos vicinaux belges des points de ce genre se rencontrent.

Sur plusieurs de nos lignes vicinales il existe des rampes de 45 millimètres et au delà.

La ligne d'Ixelles-Boendael présente en un certain point une rampe de 80 millimètres; la ligne de Charleroi à Lodelinsart a une rampe de 72 millimètres.

La Société Nationale a, sur plusieurs de ses lignes, des courbes de 25 mètres de rayon. Ses ordres de service les plus récents prescrivent de ne pas rester en dessous de 50 mètres pour les rayons des courbes. C'est encore 5 mètres de moins que les rayons les plus faibles signalés par la Commission technique pour le chemin de fer du Congo.

Et cependant l'écartement des rails est de 1 mètre pour les vicinaux belges, tandis qu'il n'est que de 0^m,75 pour le chemin de fer du Congo.

Sans doute toute réduction excessive du rayon des courbes, toute augmentation de l'inclinaison de la voie se traduit par des difficultés d'exploitation; mais encore, pour tirer argument des chiffres admis au Congo, faudrait-il démontrer que les rayons et les rampes admis rendent l'exploitation impossible comme on l'a soutenu.

Or, le rapport de la commission technique dit le contraire et ce dire est basé, non sur des prévisions ou des probabilités, mais sur des faits d'expérience. La commission a constaté que les locomotives peuvent remorquer une charge utile de 50 tonnes sur la partie la plus difficile de la ligne. C'est là le point capital et, ajoutons-le, décisif.

Quant aux talus des tranchées, le président de la commission technique a autorisé votre rapporteur à déclarer qu'il est inexact qu'ils soient partout verticaux. Ils ont une inclinaison en rapport avec la nature du terrain.

ACCIDENTS.

On a fait grand bruit également des accidents qui se sont produits depuis que le chemin de fer est exploité. Le rapport de la commission ramène ce grief à sa juste valeur (p. 55).

« Trois accidents graves ont eu lieu avant la mise en exploitation d'une partie de la ligne et deux depuis son ouverture, mais tous avec des trains de service. »

Trois de ces accidents étaient des déraillements, les autres des explosions de poudre ou de dynamite.

« En dehors de ces accidents graves, on nous a assuré que les déraillements

» de locomotive ou de wagons qui surviennent parfois se bornent simplement à une sorte de mise en porte-à-faux du premier essieu.
 » Deux accidents, dont un des membres de la commission a été témoin, le déraillement des roues d'avant d'un wagon fermé et le déraillement d'une machine, confirment cette déclaration. »

Que si l'on nous demandait s'il n'y aura pas sur le chemin de fer du Congo un nombre plus grand de déraillements que sur nos chemins de fer belges, nous répondrions qu'il en sera très probablement ainsi, parce que la voie est établie dans des conditions plus difficiles.

Mais ne se produit-il pas de déraillements en Belgique? Si l'on en faisait la liste, on constaterait qu'il y en a plusieurs par jour. Et dans d'autres pays, il y en a davantage encore.

Au début d'une exploitation, ces accidents sont du reste toujours plus fréquents. Au bout de quelque temps, il se produit une adaptation réciproque de la voie, du matériel et du personnel, les accidents diminuent en nombre et parfois disparaissent presque complètement.

Au mois de septembre 1893, on inaugura, à Louvain, une nouvelle voie à traction animale, établie sur une longueur d'un kilomètre seulement, entre la gare et la Grand'Place. Les premiers jours, chaque voiture déraillait quatre fois sur cette minuscule distance et le tramway paraissait inexploitable. Aujourd'hui, les déraillements sont tout-à-fait exceptionnels.

La voie, les voitures, les chevaux et les hommes se sont habitués les uns aux autres.

Il en est ainsi partout, et il en sera ainsi très probablement au Congo.

Les premiers accidents, souvent exagérés par les journaux, impressionnent vivement le public, qui, incompetent en matière d'exploitation, s'empresse de déclarer que le système ne vaut rien. Mais il est aussi prompt à revenir de son erreur qu'à la commettre, et il oublie même d'en vouloir à ceux qui l'ont mal renseigné, ce qui est très heureux pour la presse, qui, sans cela, perdrait bientôt toute autorité.

Qui ne se rappelle les débuts de l'exploitation du chemin de fer vicinal Ostende-Nieuport? Quelques accidents s'étaient produits, la voie s'était affaissée, des trains avaient déraillé, des voyageurs étaient restés en panne.

Des journaux déclarèrent que la voie serait bientôt perdue dans les sables et que la ligne ne valait rien, qu'il faudrait l'abandonner. Les critiques étaient presque aussi vives que pour le chemin de fer du Congo. Aujourd'hui, cette ligne transporte chaque année des milliers et des milliers de voyageurs. Et les accidents, inévitables d'une manière absolue, sont descendus à leur fréquence normale.

Il y a, d'ailleurs, une expérience facile à faire. Que l'on demande aux voyageurs revenus du Congo ou à ceux qui s'y trouvent encore, quelle est la voie la plus sûre : la route des caravanes ou le chemin de fer ?

On n'évitera jamais les accidents d'une manière complète sur un chemin de fer. On ne les évitera jamais sur n'importe quelle voie de communication. On a démontré à satiété que, proportionnellement au nombre de voyageurs transportés, le nombre d'accidents est infiniment moindre sur les chemins

de fer que sur les voies desservies autrefois par des diligences. Et cependant le service des diligences était bien organisé !

Il ne faut pas cependant que l'on se méprenne sur la portée de nos observations. Il va de soi qu'il faut employer tous les moyens possibles pour diminuer le nombre des accidents.

Mais ici encore le rapport de la Commission technique résume en un chiffre éloquent l'importance des améliorations qu'il conviendrait d'effectuer à la voie pour faire disparaître les défauts signalés : le tout se chiffre par la somme, qu'on peut appeler minime, de 200,000 francs.

CAPACITÉ DE TRANSPORT DU CHEMIN DE FER.

On a fait au chemin de fer une objection plus grave. On a dit que la voie est trop étroite pour suffire à un trafic quelque peu important, et quoique ceux qui produisaient cette critique se trouvassent parmi ceux qui prétendaient qu'il n'y aurait pas de trafic, ils sont partis de là pour attaquer non seulement l'exécution du chemin de fer, mais le programme décrété à l'origine.

Déjà à diverses reprises il a été répondu à cette objection. Mais comme elle a été reproduite dans la première section de janvier 1893, il est utile de reproduire aussi la réponse.

Nous la trouvons dans une note de M. Hubert adressée à la Commission des XXI (réponse à la 34^e question) :

« En admettant la charge utile de 50 tonnes par train, un train partant chaque jour de Matadi aura transporté en un an $50 \times 300 = 9,000$ tonnes, en comptant sur 300 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 construc-
» tion et l'exploitation qui ne peuvent être obtenues avec la voie normale. »

» « Il émet également le vœu que certains types de voie étroite (75 centi-

» mètres 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 1852, 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-

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

gine, furent remplacés en 1870 par d'autres pesant 24⁷/₁₀ 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 5 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 54 et 56 tonnes; il y a même une machine Compound de 59 tonnes, quoique le rail ne pèse que 17⁶/₁₀ au mètre courant. Le rayon minimum des courbes est de 40 mètres. La vitesse commerciale des trains parcourant une section longue de 268 kilomètres est de 25 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 18¹/₂ 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, 41,685 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 52 à 53 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 13 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 1893.

« (Signé) HUBERT. »

Ce n'est donc pas à raison de la largeur de la voie que le chemin de fer pourrait être insuffisant. Il aurait pu l'être à raison de son profil et de son tracé, c'est-à-dire du rayon des courbes, de la grandeur des rampes et de la façon dont les rampes et les courbes se succèdent ou s'ajoutent.

Deux questions ont été posées au sujet des rampes dans la 5^e section. Les réponses du Gouvernement figurent aux Annexes du présent rapport.

Nous croyons sans utilité de les reproduire ici, parce que la question se trouve résolue par l'expérience. Il est constaté par le rapport de la Commission technique, nous l'avons déjà dit plus haut, que les locomotives peuvent remorquer une charge utile de 30 tonnes.

Dans les conditions où la ligne a été faite et établie, elle peut suffire à un trafic de 54.000 tonnes par an. Cela résulte d'une lettre toute récente adressée par le directeur des travaux en Afrique à l'Administrateur-Directeur général de la Compagnie. Voici le passage relatif au sujet qui nous occupe :

Extrait d'une lettre de M. Goffin, Ingénieur-Directeur en Afrique de la Compagnie du chemin de fer du Congo, à M. l'Administrateur-Directeur général de la Compagnie.

« Nous avons transporté jusqu'à la Lufu, depuis le 1^{er} juin jusqu'au 31 janvier :

» 569 voyageurs blancs payants ;

» 2,969 voyageurs noirs payants.

» On peut en compter autant pour les missionnaires et les agents blancs et noirs de la Compagnie qui voyagent en service (agents blancs et noirs qui vont et viennent pour le service, contingents nouveaux, contingents à rapatrier, malades qui vont à Matadi ou en reviennent, etc.).

» Cela fait un minimum de plus de 7000 voyageurs transportés en huit mois

» et, quant aux marchandises du commerce et au matériel, à l'outillage, aux matériaux et vivres pour la construction, nous avons transporté à peu près 18,000 tonnes.

» Cela correspond à un trafic annuel de 11.000 voyageurs et de 27,000 tonnes de marchandises, presque toutes à la montée seule (non compris le ballast, le sable, les pierres), et cela donne une idée de la capacité de transport de notre ligne. On pourrait, en effet, transporter aussi, au retour, 27,000 tonnes, ce qui ferait un transport total de 54,000 tonnes.

» L'organisation qui a pu donner ce résultat me paraît donc bonne et j'estime qu'il y a lieu de la maintenir.

Le jour où la voie actuelle ne suffira plus au trafic, les recettes seront assez brillantes pour que l'on soit amené à introduire les perfectionnements nécessaires à la voie et à son armement.

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION TECHNIQUE.

On se demande, au surplus, comment l'on pourrait se rendre compte, mieux qu'on ne l'a fait, des conditions dans lesquelles se trouve le chemin de fer. Le Parlement ne peut cependant se transporter lui-même au Congo, et le pourrait-il, qu'il n'aurait pas la compétence des ingénieurs que le Gouvernement y a envoyés.

Il n'y a pas de milieu : ou bien il faut nier la compétence de la commission technique, ou bien il faut admettre que le chemin de fer se trouve dans des conditions convenables au point de vue de la construction et de l'exploitation.

Toutes les discussions et les critiques sont dominées par les conclusions du rapport de la commission technique que nous reproduisons ici :

« En résumé, la commission pense que, réserve faite de la déformation des courbes de la voie, la ligne construite se trouve dans des conditions convenables de stabilité.

» Le matériel roulant est de bonne construction, les ateliers sont bien établis et leur outillage est très complet, mais l'entretien des locomotives laisse à désirer et les bandages des véhicules devraient être rafraîchis plus souvent.

» La marche des trains est régulière, et, sans rien changer à leur organisation actuelle, la ligne suffirait largement à un trafic annuel de près de 50,000 tonnes ;

» Les travaux de l'avancement sont bien conduits, exécutés avec de bons matériaux et suivant les règles de l'art ; ils sont poursuivis avec une grande activité ;

» Le prolongement de la ligne jusqu'au Pool ne présentera pas des difficultés plus grandes que celles rencontrées au delà du massif de Palaballa ;

» L'entreprise pourrait être achevée dans un délai de quatre ans et demi, c'est-à-dire pour fin 1900 ;

» Le coût kilométrique de la ligne restant à construire n'atteindra pas 150,000 francs. »

Il nous semble après cela que le débat sur la valeur du chemin de fer doit être clos.

TRAFIC PROBABLE DE LA LIGNE.

Il est une question autrement importante que celle de savoir si la voie suffira au trafic, c'est celle de savoir quel sera le trafic ?

La détermination du trafic probable est l'une des plus difficiles questions que l'on ait à résoudre lorsqu'il s'agit d'établir une voie de communication. S'il est vrai de dire que l'on peut compter sur le trafic actuel, il est à remarquer, d'autre part, que ce trafic est en général insuffisant à couvrir les frais d'exploitation et les intérêts des capitaux engagés. Aussi doit-on pouvoir compter sur un développement de trafic ; c'est la mesure de cette augmentation qu'il est difficile de déterminer.

Pour s'en faire une idée, il suffit d'examiner ce qui se passe dans notre pays, où tous les éléments du problème sont connus avec une précision incomparablement supérieure à ce qu'elle peut être au Congo, à ce qu'elle était surtout en 1889.

La Société nationale des chemins de fer vicinaux accompagne chacune de ses demandes de concession d'un mémoire descriptif dans lequel se trouvent évaluées, en même temps que le coût de la ligne, les recettes probables. Or l'expérience prouve que les résultats obtenus diffèrent parfois, mais dans une mesure énorme, des prévisions. Telle catégorie de marchandises sur laquelle on comptait ne donne rien, tandis que telle autre dont on ne croyait pouvoir faire état fournit des recettes abondantes.

Trop d'éléments influent sur le trafic pour que des prévisions soient faciles à établir. Le chemin de fer lui-même a une influence telle qu'il modifie parfois du tout au tout les conditions de production et de consommation de la contrée qu'il dessert.

En 1889, les prévisions de recettes étaient pour le chemin de fer du Congo de 2,500,000 francs. La Compagnie estimait qu'elle pouvait compter sur tout le trafic qui se faisait alors à dos ou plutôt à tête d'hommes. Elle avait raison, car en supposant que le coût du transport des marchandises restât le même de Matadi à Léopoldville, en supposant donc l'application des tarifs extrêmement élevés prévus par la Compagnie, le transport par chemin de fer présentait encore ces deux avantages considérables : la célérité et la sécurité.

Une section a demandé au Gouvernement combien de temps dure le transport d'une charge de Matadi à Léopoldville. Il a été répondu qu'un porteur indigène pourrait effectuer le trajet de N'Kengé au Pool (360 kilom.) en quinze jours — c'est le temps qu'a employé la caravane de la commission technique —, mais qu'en pratique une charge n'arrive quasi jamais en ce laps de temps. Très souvent les charges restent en route deux mois et même davantage.

Par chemin de fer, au contraire, le trajet se fera en deux jours sans devoir pour cela rouler la nuit.

Quant à la sécurité, la différence sera plus considérable encore. Aujourd'hui il arrive fréquemment que des charges restent en route et sont perdues.

Par chemin de fer, la marchandise confiée à la Compagnie arrivera avec toute certitude dans le délai fixé au lieu de sa destination.

La Compagnie, en estimant à 1,200,000 francs, en 1889, la recette probable, n'exagérât certes pas. Mais si les recettes ne dépassaient pas ce chiffre, elles seraient loin de suffire. Elles ne pourraient évidemment compenser et le coût considérable des frais d'exploitation et l'intérêt d'un capital de 65 millions de francs.

Heureusement il semble, d'après les recettes faites jusqu'à présent, que si les prévisions de dépenses ont été dépassées considérablement, les prévisions de recettes le seront dans une proportion plus grande. D'après le rapport de la commission technique, les recettes correspondent, pour les mois de juillet, août, septembre et octobre 1895, à une recette kilométrique annuelle de 15,617 francs environ.

Ce renseignement a été complété par M. le Ministre des Finances en séance de la section centrale par l'indication des recettes des mois de novembre et décembre 1895, janvier et février 1896.

Le tableau des recettes s'établit comme il suit :

Recettes de la Compagnie du Chemin de fer du Congo.

Juillet	1895	. . . . .	fr.	70,659	95
Août	—	. . . . .		71,417	85
Septembre	—	. . . . .		73,486	45
Octobre	—	. . . . .		95,865	»
Novembre	—	. . . . .		49,115	60
Décembre	—	. . . . .		51,247	50
Janvier	1896	. . . . .		54,512	45
Février	—	. . . . .		44,000	» (environ).

Les principaux clients du chemin de fer sont :

L'État Indépendant du Congo ; la Société anonyme belge pour le commerce du Haut-Congo ; la Compagnie des Magasins généraux du Congo ; le Nieuwe afrikaansche handels Vennootschap ; la Baptist Missionary society ; la Congo Balolo Mission ; l'American Baptist Missionary Union ; la Mission des RR. PP. Jésuites ; la Mission catholique belge de Scheut-lez-Bruxelles ; la Société anonyme belge des Produits végétaux du Haut-Kassaï.

Ces recettes correspondent pour les quatre premiers mois à un transport de 4,470 tonnes de diverses marchandises à l'année et à la montée, de 564 tonnes à la descente ; et de 5,034 voyageurs dans les deux sens.

Mais ici se présentent immédiatement à l'esprit une série de questions qui n'ont pas échappé à la perspicacité de nos collègues.

Ce trafic est-il un trafic commercial ? Est-il normal ? N'a-t-il pas été obtenu par des moyens artificiels ? Est-il stable ?

Il est indispensable d'examiner successivement chacune de ces questions.

En effet, elles dominent, à notre avis, avec la question des frais d'exploitation, tout l'avenir du chemin fer envisagé comme entreprise industrielle et elles jettent une vive lumière sur l'avenir du Congo lui-même.

NATURE DES TRANSPORTS EFFECTUÉS.

Le trafic est-il un trafic commercial? On a demandé dans certaines sections si l'on n'avait pas confondu des transports faits pour la construction même de la voie avec les transports faits pour le commerce. La distinction est nettement établie à la page 38 du rapport de la commission technique. Il y est dit, en effet :

« *Fréquentation de la ligne.* — Pendant l'exercice écoulé, c'est-à-dire de juin 1894 à juin 1895, il a été transporté très approximativement 11,000 tonnes de marchandises, dont 1,000 pour le commerce.

« Pendant les mois suivants, les transports ont pris un développement sensiblement supérieur. Si l'on étend à l'année entière les chiffres relatifs aux mois de juillet, août, septembre et octobre, on constate un mouvement d'environ 5,000 tonnes de marchandises pour le public; cet accroissement considérable est l'effet de l'ouverture à l'exploitation régulière de la deuxième section de la ligne, celle de Kengé à la Lufu.

» Enfin, pour les mois de septembre et octobre, généralement 3 trains par jour quittaient Matadi. Ils remorquaient 3 wagons dont la charge moyenne était de 7 tonnes.

» En tenant compte de ce que, trois fois par semaine, un wagon est remplacé par une voiture à voyageurs, on trouve que les derniers chiffres correspondent à 18,564 tonnes marchandes.

» En comptant sur 80 kilomètres de parcours pour les 5,000 tonnes du commerce et sur 150 kilomètres de parcours pour les 13,500 tonnes restantes, on trouve une fréquentation d'environ 2 millions de tonnes-kilomètres, abstraction faite du service des voyageurs.

» Si les trains trouvaient de la marchandise à transporter au retour, la fréquentation pourrait être doublée sans aggravation sensible des services et des frais de l'exploitation. »

Done dans les chiffres cités ne sont pas compris des transports de matériaux destinés à la construction de la voie.

Mais les vivres destinés au personnel de la ligne? Ici une distinction est nécessaire. Quand la ligne sera achevée, elle comptera à son service un certain nombre d'agents. Ces agents seront des habitants du Congo, consommateurs et producteurs, et il serait absolument injuste de ne pas compter comme trafic commercial le transport des objets ou des vivres qui leur sont nécessaires.

Il en est de même pour les agents permanents de l'État. Il faut assimiler tout ce personnel à celui des compagnies qui font le commerce au Congo. Ce qu'ils consomment rentre dans la valeur des produits qu'ils échangent,

qu'ils aident à expédier ou qu'ils permettent d'expédier, grâce à la sécurité qu'ils assurent au trafic.

Est-ce qu'en Belgique les objets nécessaires aux fonctionnaires et employés de toute catégorie, des administrations publiques ou des administrations privées, ne sont pas considérés comme rentrant dans le trafic commercial normal du pays? Ce trafic serait singulièrement réduit s'il fallait en déduire ces éléments et on se demande d'ailleurs où l'on s'arrêterait?

Il paraît étrange de devoir insister sur ce point.

Cela prouve combien de défiances sont répandues au sujet du Congo, combien les premiers mécomptes ont amené l'opinion publique à un état voisin du scepticisme absolu.

Il ne faut pas trop s'en plaindre cependant, car il vaut mieux que toutes les objections soient faites. Il ne faut, au surplus, jamais se plaindre de ceux qui réclament de la lumière, mais seulement de ceux qui en ont peur pour eux-mêmes ou la tiennent sous le boisseau pour les autres.

On ne pourrait considérer comme un trafic commercial normal et acquis, celui qui serait dû à un personnel temporaire. Si, par exemple, une armée de 4,000 blancs, au lieu de noirs, était employée aux travaux du chemin de fer, ces blancs devant être rapatriés à la fin des travaux, il ne serait pas juste de compter dans le trafic commercial réel le transport des objets qu'ils consomment aujourd'hui.

Mais il n'en est pas ainsi. Le personnel occupé actuellement aux travaux de la ligne se compose de 4,000 noirs et 180 blancs. Si les 400 kilomètres de chemin de fer se construisent, le nombre de blancs qui devront résider au Congo pour le service de l'exploitation et de l'entretien ne sera guère inférieur à ce qu'il est aujourd'hui.

Quant aux noirs, ceux qui sont originaires du Congo y resteront et il n'est pas à supposer que leur puissance de consommation de produits européens aura diminué. Les autres seront rapatriés en partie, mais nous pensons que leur consommation entre pour une trop faible part dans le trafic indiqué pour qu'il faille en tenir compte.

Une autre observation a été faite à ce propos. La Compagnie du Chemin de fer ristourne à la Compagnie des Magasins généraux du Congo les sommes payées pour le transport des vivres et marchandises vendus par cette dernière Compagnie aux agents du chemin de fer. Une question posée par la troisième section a reçu la réponse suivante.

QUESTION.

« La Compagnie du chemin de fer accorde-t-elle des réductions de tarifs, et » à qui? »

RÉPONSE.

« La Compagnie du chemin de fer n'accorde aucune réduction de tarifs pour le

» transport des marchandises. Elle a accordé à l'État, pour le transport de ses agents, une réduction de 40 p. c. sur les tarifs ordinaires.

» Elle ristourne à la Compagnie des Magasins généraux du Congo les sommes payées par elle pour le transport des vivres et marchandises vendus par cette Compagnie dans les cantines installées sur les chantiers. C'est afin de ne pas avoir des tarifs différents pour l'indemnité de nourriture sur la ligne et à Matadi, que cet arrangement a été proposé à la Compagnie des Magasins généraux contre l'obligation prise par cette dernière de vendre les vivres aux mêmes prix sur la ligne qu'à Matadi. En comptabilité, les sommes encaissées du chef de ces transports restent dans les recettes par le débit du compte « Nourriture et entretien du personnel. » »

La question de la nature des transports a fait aussi l'objet de la question suivante :

QUESTION.

« Quels ont été les transports mensuels effectués depuis août 1894 pour le commerce, non compris les objets nécessaires au personnel de construction de la ligne ? Indiquer la valeur de ces transports séparément pour chacune des sociétés filiales (1) de la Compagnie du chemin de fer et pour les autres sociétés ou commerçants. »

RÉPONSE.

La réponse est donnée par le tableau ci-annexé.

(1) L'expression « sociétés filiales » est impropre. La Compagnie du chemin de fer n'a pas de filiales.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU CONGO.

Tableau détaillé des recettes.

		VOYAGEURS TRANSPORTÉS			
		EN 1 ^{re} CLASSE.		EN 2 ^e CLASSE.	
1894.					
Août	Particuliers	8	400 »	201	834 »
	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	9	450 »	43	65 »
	Magasins généraux	4	157 50	9	27 »
Septembre	État Indépendant	5	150 »	31	93 »
	Particuliers	15	665 »	203	722 50
	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	8	400 »	43	65 »
	Magasins généraux	4	115 »	27	27 »
	État Indépendant	»	»	2	6 »
	Compagnie des Produits du Congo	»	»	»	»
	Particuliers	5	250 »	342	1,024 »
Octobre	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	4	50 »	8	40 »
	Magasins généraux	4	115 »	4	22 »
	État Indépendant	»	»	»	»
Novembre	Particuliers	4	50 »	192	804 »
	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	15	750 »	10	50 »
	Magasins généraux	4	115 »	8	22 »
	Compagnie des Produits du Congo	2	57 50	33	82 50
Décembre	Particuliers	3	150 »	309	1,026 »
	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	3	150 »	6	30 »
	Magasins généraux	2	131 »	4	24 »
	Compagnie des Produits du Congo	4	25 »	34	82 50
1895.					
Janvier	Particuliers	7	350 »	366	1,132 »
	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	5	250 »	18	90 »
	Magasins généraux	7	281 50	13	45 »
Février	État Indépendant	4	30 »	5	15 »
	Particuliers	5	250 »	460	1,176 50
	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	3	150 »	8	40 »
	Magasins généraux	7	384 »	8	44 »
	États Indépendant	»	»	»	»
	Particuliers	9	331 »	395	1,018 »
Mars	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	12	600 »	4	20 »
	Magasins généraux	2	131 »	4	24 »
	État Indépendant	2	60 »	8	24 »
Avril	Particuliers	15	546 50	361	1,087 »
	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	14	700 »	18	90 »
	Magasins généraux	5	327 50	12	72 »
	État Indépendant	»	»	4	3 »

des recettes.

MARCHANDISES.		PRODUITS DIVERS.	Total général.	Recette globale.	Observations.
KILOGR.	RECETTE.				
44,400	1,456 »	»	2,690 »		
64,900	5,541 50	4,469 »	7,228 50	12,553 »	
22,400	2,210 »	»	2,394 50		
»	»	»	243 »		
2,600	985 30	»	4,672 80		
44,970	4,199 20	4,055 50	5,719 70		
25,330	2,121 60	»	2,263 60	10,022 10	
»	»	»	6 »		
3,600	360 »	»	360 »		
7,500	145 »	»	4,419 »		
44,700	4,181 50	885 »	5,466 50	9,148 70	
21,800	2,436 20	»	2,573 20		
»	»	»	»		
900	84 20	»	938 20		
48,200	4,563 50	837 »	6,200 50	8,434 60	
9,400	940 »	»	4,047 »		
900	408 90	»	248 90		
5,400	4,493 60	69 »	2,743 60		
9,800	834 80	550 50	4,562 30	8,656 25	
29,200	3,777 35	308 »	4,240 35		
»	»	»	440 »		
20,500	2,050 »	556 75	4,088 75		
79,400	7,284 50	949 50	8,574 »		
47,700	2,251 30	240 »	2,817 80	15,525 55	
»	»	»	45 »		
28,300	2,691 44	»	4,417 64		
45,300	1,387 50	844 50	2,389 »	10,348 54	
31,400	3,416 90	»	3,844 90		
»	»	»	»		
26,000	2,364 50	40 »	3,723 50		
24,300	2,230 »	4,503 »	4,353 »	14,499 30	
23,500	3,463 80	»	3,348 80		
200	20 »	»	104 »		
36,900	2,622 80	»	4,256 30		
24,400	2,347 30	738 »	3,875 30	9,494 40	
6,600	660 »	»	4,059 50		
»	»	»	»		

		VOYAGEURS TRANSPORTÉS			
		EN 1 ^{re} CLASSE.		EN 2 ^e CLASSE.	
Mai	Particuliers	45	750 »	289	917 »
	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	46	800 »	4	20 »
	Magasins généraux	4	431 »	8	24 »
	État Indépendant	4	39 30	41	39 60
Juin	Particuliers	20	824 50	267	871 »
	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	23	1,091 50	55	485 »
	Magasins généraux	4	393 »	40	64 »
	État Indépendant	46	537 »	22	92 40
Juillet	Particuliers	47	4,221 »	212	4,079 »
	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	43	609 »	20	408 »
	Magasins généraux	40	559 »	20	449 »
	État Indépendant	53	2,416 80	340	4,428 »
Août	Particuliers	47	4,300 50	456	840 »
	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	47	4,497 50	7	49 »
	Magasins généraux	2	453 »	3	24 »
	État Indépendant	43	4,973 70	482	759 60
Septembre	Particuliers	8	783 50	460	4,335 50
	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	8	800 »	44	440 »
	Magasins généraux	4	300 »	4	40 »
	État Indépendant	38	2,280 »	63	378 »
Octobre	Particuliers	47	4,567 »	436	4,442 »
	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	6	600 »	7	73 50
	Magasins généraux	5	350 »	43	75 »
	État Indépendant	42	2,490 »	46	278 40
Novembre	Baptist Missionary Society	»	»	»	»
	Particuliers	9	884 »	447	934 »
	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	7	700 »	9	400 50
	Magasins généraux	2	200 »	4	40 »
Décembre	État Indépendant	24	4,440 »	54	306 »
	Baptist Missionary Society	1	400 »	2	20 »
	Congo Balolo Mission	3	333 50	3	33 50
	Produits végétaux du Haut-Kassaï	»	»	»	»
1906. Janvier	Particuliers	»	»	»	»
	S. A. B. pour le commerce du Haut-Congo	7	733 50	48	483 50
	Magasins généraux	4	400 »	3	30 »
	État Indépendant	»	»	»	»
	Baptist Missionary Society	4	433 50	3	33 50
	Congo Balolo Mission	2	200 »	6	58 »
	Produits végétaux du Haut-Kassaï	»	»	»	»
	American Baptist Missionary Union	4	216 50	2	40 »
		»	»	2	»

MARCHANDISES.		PRODUIT	Total général.	Recette globale.	Observations.
KILOGR.	RECETTE.	DIVERS.			
8,800	1,821 55	248 50	3,737 05	12,102 90	
20,500	2,014 30	1,602 »	4,416 30		
5,600	560 »	»	715 »		
17,900	3,105 65	»	3,181 55		
30,200	3,642 65	24 70	5,362 85	38,200 38	
71,700	9,714 55	4,173 »	12,164 05		
21,500	3,473 »	30 »	3,960 »		
91,900	16,084 05	»	16,713 45		
55,600	8,092 05	2 »	10,394 05	70,659 95	
125,400	12,146 95	1,158 50	14,392 45		
39,700	6,836 50	»	7,514 50		
207,500	34,444 45	100 »	38,358 95		
79,900	10,621 45	29 80	12,791 75	71,417 85	
96,600	15,224 30	4,755 »	18,225 80		
14,200	2,419 60	»	2,280 »		
216,900	36,073 40	»	37,806 70		
401,700	19,070 »	70 25	21,259 25	73,486 45	
102,600	18,539 20	638 »	20,127 20		
26,600	3,910 »	»	4,250 »		
135,500	23,162 »	»	27,820 »		
110,400	16,425 40	107 10	19,241 50	93,863 »	
124,000	22,843 40	530 »	24,046 90		
30,300	5,090 »	»	5,515 »		
168,200	32,195 40	»	34,963 50		
50,100	10,020 »	76 10	10,096 10	49,113 60	
40,300	6,295 »	20 »	8,140 »		
40,100	6,800 20	418 »	8,018 70		
17,500	3,500 »	»	3,740 »		
124,900	21,161 »	135 »	23,042 »	51,247 30	
7,300	1,460 »	173 60	4,753 60		
6,700	1,340 »	22 30	4,729 30		
14,700	2,700 »	»	2,700 »		
»	»	»	7,693 60	54,512 45	
41,000	7,972 »	292 »	9,181 »		
12,800	2,560 »	»	2,690 »		
»	»	»	25,588 »		
5,400	1,080 »	28 20	1,275 20	54,512 45	
8,000	1,600 »	32 20	1,890 20		
14,800	2,070 80	»	2,070 80		
6,300	630 »	2 »	858 50		
»	»	»	»		

Le tableau ci-dessous communiqué au rapporteur rend compte en outre des diverses espèces de marchandises transportées.

Transports effectués par la Compagnie

		Juillet 1895.		Août 1895.	
		Voyageurs ou kilogrammes de marchandises.	RECETTE.	Voyageurs ou kilogrammes de marchandises.	RECETTE.
État Indépendant du Congo.	Voyageurs	393	3,844 80	225	2,733 50
	Produits divers	"	100 "	"	"
	Vivres, articles d'échange, etc.		20,774 20		26,308 95
	Bagages	207,500	1,769 70	216,900	1,821 75
	Ivoire et caoutchouc.		1,916 "		6,161 95
	Poudre et fusils de traite.		954 25		780 75
	38,558 95		37,806 70		
S. A. B. du Haut-Congo.	Voyageurs	33	717 "	24	1,216 50
	Produits divers	"	1,538 50	"	1,755 "
	Vivres, articles d'échange, etc.		11,071 25		12,501 40
	Bagages	125,400	"	96,600	136 15
	Ivoire et caoutchouc.		1,045 70		2,294 80
	Poudre et fusils de traite.		"		271 95
	14,592 45		18,225 80		
Divers.	Voyageurs	259	2,978 "	178	2,314 50
	Produits divers	"	2 "	"	20 80
	Vivres, articles d'échange, etc.		14,789 75		12,886 30
	Bagages	93,300	138 80	94,100	"
	Ivoire et caoutchouc.		"		174 75
	Poudre et fusils de traite.		"		"
	17,908 55		15,385 35		
		70,659 95		71,417 85	

du Chemin de fer du Congo.

Septembre 1895.		Octobre 1895.		Novembre 1895.		TOTAL.
Voyageurs ou kilogrammes de marchandises.	RECETTE.	Voyageurs ou kilogrammes de marchandises.	RECETTE.	Voyageurs ou kilogrammes de marchandises.	RECETTE.	
101	2,638 »	88	2,768 10	75	1,746 »	
	»	»	»	»	153 »	
	17,660 »		23,140 »		13,080 »	
135,500	1,900 »	168,200	2,780 »	124,900	1,520 »	
	3,342 »		3,115 »		6,081 »	
	2,260 »		1,160 »		480 »	
	27,820 »		34,963 80		23,042 »	
10	910 »	13	673 50	16	800 50	
	638 »	»	530 »	»	418 »	
	18,720 »		21,000 »		4,340 »	
102,800	180 »	121,000	80 »	40,100	240 »	
	1,479 20		1,763 40		1,020 20	
	1,180 »		»		1,200 »	
	20,127 30		24,046 90		8,018 70	
176	2,459 »	171	3,154 »	141	2,542 »	
	70 23	»	183 20	»	215 90	
	22,900 »		31,393 »		15,145 »	
128,300	»	190,800	40 »	86,500	150 »	
	»		120 40		»	
	20 »		80 »		»	
	23,530 23		34,832 60		18,052 90	
	73,486 45		93,863 »		49,113 60	

Enfin, et ceci est une preuve manifeste du soin qu'ont pris nos collègues — ce dont nul ne pourrait songer à les blâmer — de se rendre compte des moindres circonstances qui peuvent avoir de l'influence sur la valeur du chemin de fer, un membre de la troisième section a posé la question suivante :

QUESTION.

« Les évaluations de la page 12 de l'Exposé des motifs ne pourront servir à l'évaluation de la recette, car le trafic fait par hommes comprend les transports extraordinaires faits pour bateaux. »

RÉPONSE.

» La plupart des bateaux qui naviguent sur le Haut-Congo sont en service depuis 1888, 1889 et 1890, et même avant 1888.

» Pendant l'année 1893, il n'a été transporté qu'un tonnage insignifiant de pièces de steamer. Le trafic de 3 000 tonnes ne se rapporte principalement qu'à des transports de marchandises d'échange.

» Il est au surplus à remarquer que les besoins des transports par bateaux dans le Haut-Congo sont loin d'être satisfaits. On peut au contraire affirmer que, dès que le chemin de fer sera achevé, une grande activité sera donnée au remontage au Stanley-Pool de nouveaux bateaux qui iront récolter dans le Haut-Congo les produits achetés aux indigènes et dont le transport est actuellement impossible à travers la région des cataractes. Telle, par exemple, la gomme copale, qui existe en quantités considérables et qui peut donner lieu à un grand trafic. De même le café, le cacao, et quantité d'autres produits.

» Il n'est pas douteux, par conséquent, que le chemin de fer aura à transporter beaucoup plus de pièces de bateaux dans l'avenir que celles qui sont transportées jusqu'ici à dos d'hommes.

» Au surplus, si on veut tenir compte des réductions de trafic qu'une catégorie particulière de marchandises est susceptible de présenter, il serait équitable de mettre en parallèle les accroissements et l'avènement nouveau de transports que ne manquera pas d'entraîner à sa suite le développement du commerce et de l'industrie agricole.

» Sans vouloir entrer dans les détails d'une question controversable, nous signalerons ici, uniquement en vue de fixer les idées et d'après des articles récemment publiés par M. Delannoy (1), qu'une production de café dans le Haut-Congo, équivalente à celle de l'Angola, réclamerait annuellement pour être transportée jusque Matadi, 260 trains de 25 tonnes utiles, soit près de 1 train par jour.

Il est de toute évidence que cette conclusion s'impose. Le transport de pièces de bateaux, comme le transport du matériel de chemins de fer, s'il s'en fait d'autres au Congo, rentre dans le trafic commercial. Et il faudrait faire des vœux pour que le besoin d'un grand nombre de bateaux de com-

(1) *L'Angola et la colonisation portugaise*, Soc. roy. belge de Géographie, 1894.

merce se fit sentir le plus tôt possible. Ajoutons qu'en 1893 le tonnage des pièces de steamer transportées a été également insignifiant.

On affirmait récemment à votre rapporteur que les religieux d'une mission songeaient à établir un chemin de fer du type Decauville. Il ne viendra à l'idée de personne de prétendre que le transport du matériel fixe et roulant de ce chemin de fer ne devra pas rentrer dans le trafic normal du chemin de fer du Congo.

La Compagnie du chemin de fer a mis à la disposition de la Chambre toutes les lettres de voiture relatives aux transports effectués pendant le mois de septembre, ainsi que tous les coupons de voyageurs recueillis aux stations de Matadi, N'Kengé et La Lufu.

Pour ceux de nos collègues qui désireraient des renseignements plus complets, un autre moyen s'indique encore : c'est d'aller consulter, au siège de la Compagnie, la comptabilité.

A cette question, posée par un membre de la troisième section,

QUESTION.

« Les livres de la Compagnie peuvent-ils être examinés par les membres de la Chambre ou par des personnes désignées par eux ? »

Il a été répondu :

RÉPONSE.

« Il suffit de se mettre d'accord avec le Directeur général de la Compagnie, qui tiendra le comptable de la Compagnie, avec ses livres de comptabilité, à la disposition des membres de la Chambre. »

LE TRAFIC EST-IL NORMAL ?

Le trafic est-il normal ? N'a-t-il pas été obtenu par des moyens artificiels ?

Au sein des sections, plusieurs membres ont été frappés de la différence considérable qui existe entre les transports à la montée et les transports à la descente. A première vue, cette différence ne se comprend pas. En voici les raisons.

La première résulte du peu de longueur de la partie exploitée. A la descente, les quatre cinquièmes de la route doivent être faits à pied; un cinquième seulement peut l'être par chemin de fer. Or les porteurs ne demandent guère plus pour aller jusqu'à Matadi que pour aller jusqu'à N'Kengé ou même à La Lufu.

Matadi est devenu, grâce aux installations de la Compagnie du chemin de fer, un centre relativement important où les porteurs aiment de se rendre.

Cette même cause n'agit pas pour restreindre le trafic à la montée, parce que le porteur ne reçoit la marchandise qu'au point terminus de la ligne.

La deuxième raison est que toutes les marchandises d'importation, quelle

que soit leur valeur, doivent nécessairement monter, tandis qu'à l'exportation les seules marchandises ayant une valeur suffisante pour supporter des frais de transport élevés, descendent jusqu'à Matadi. Il y aura donc toujours, au début, une différence notable entre le nombre de tonnes qui monteront de Matadi vers le Pool et le nombre de tonnes qui parcourront la ligne en sens inverse. A mesure que le développement de la ligne augmentera et que plus de marchandises pourront emprunter le chemin de fer à la descente, cette différence ira en diminuant, sans disparaître avant quelque temps.

La recette à la descente s'élève à 13 p. c. seulement de la recette à la montée.

Cet écart s'explique aisément. En premier lieu, le tarif des marchandises à la descente est loin d'être le même que le tarif à la montée. Celui-ci est, en effet, uniformément de 2.50 à la tonne kilométrique, tandis qu'à la descente l'ivoire seul paie sur cette base, les autres marchandises étant taxées à des barèmes beaucoup inférieurs. C'est ainsi que le caoutchouc ne paie à la descente que 1.07 à la tonne kilométrique. Il en résulte donc qu'en supposant même que le tonnage à la descente soit le même que le tonnage à la montée, les recettes à la descente seront toujours inférieures aux recettes à la montée.

Cet écart n'a, au surplus, aucune espèce de conséquence économique. On ne saurait, par exemple, en tirer la conclusion que les opérations coloniales qui ont ordonné les transports sont mauvaises et par conséquent précaires.

Pour que le commerce dans le Haut-Congo soit avantageux, il faut évidemment que les marchandises qu'il renvoie en Europe valent celles qu'il a importées en Afrique, avec un excédent qui constitue le bénéfice.

Mais les sommes payées pour les transports ne fournissent guère de renseignements.

C'est la valeur des marchandises transportées qui importe. La comparaison entre la valeur des marchandises importées et celle des marchandises exportées ne pourrait évidemment se faire que lorsque la ligne du chemin de fer recevra tous les transports. On ne saurait, sous ce rapport, tirer des conclusions de la situation actuelle.

Si cependant on veut se rendre plus ou moins compte de ce qui arrivera dans l'avenir, et si l'on reprend les chiffres donnés par les ingénieurs, on voit que les recettes encaissées correspondent, à la montée, au transport de 4,470 tonnes et, à la descente, à 564 tonnes, dont 173.7 d'ivoire et 346.8 de caoutchouc.

Il est naturellement assez difficile d'évaluer la valeur des marchandises à la montée. Cette valeur variant dans de grandes proportions, depuis la tonne de perle, qui vaut 800 francs environ à Anvers, jusqu'à la charge de tissu qui en vaut 2,500 ou 3,000.

En revanche, on peut évaluer exactement la valeur des produits à la descente, elle est, pour l'ivoire, de 17 francs au kilo et, pour le caoutchouc, de 6 francs.

Les quantités d'ivoire et de caoutchouc transportées au retour par le chemin de fer vaudraient donc 3,033,700 francs, tandis que les marchan-

dises à la montée, en les évaluant à 2,000 francs en moyenne, représenteraient une valeur de $4,470 \times 2,000 = 8,940,000$ francs.

Mais les chiffres renseignés, en ce qui concerne les transports en retour, sont loin de représenter les marchandises qui ont été achetées dans le courant de l'année dans le Haut-Congo.

Les statistiques pour 1895 montrent, en effet, qu'il a été exporté, pendant cette année, 292 tonnes d'ivoire et 576 tonnes de caoutchouc qui viennent évidemment du Haut-Congo, puisque dans le Bas-Congo on ne fait pas le commerce de ces deux produits.

Si ces marchandises n'ont pas été transportées par le chemin de fer, c'est parce que celui-ci n'était pas encore exploité sur une assez grande longueur, ou bien parce que l'ivoire et le caoutchouc ont été surtout transportés à la descente, par voie de Manyanga, Issanghila, Vivi, de manière à profiter du bief navigable de Manyanga à Issanghila.

Ce qui, dans tous les cas, est certain, c'est que ces produits viennent du Haut-Congo. Or ils représentent, aux mêmes prix que ci-dessus, 8,420,000 fr. de valeur en Europe.

La différence n'est donc pas le résultat d'une manœuvre ayant pour but de forcer le trafic et de faire paraître la ligne sous un jour plus favorable. Elle semble plutôt de nature à prouver le contraire, puisque la Compagnie ne pouvait espérer que cette différence ne serait pas remarquée et qu'elle aurait tout aussi bien, si elle avait voulu donner le change, pu forcer le trafic à la descente qu'à la montée.

La question de la réalité du trafic avait d'autant plus lieu d'être posée que la plupart des Compagnies qui font le commerce au Congo ont un certain nombre d'administrateurs communs. On l'a fait observer en sections comme au sein de la section centrale. Une question posée en ces termes :

QUESTION.

« Quels sont les membres des Conseils d'administration des diverses sociétés congolaises ? Ne sont-ce pas toujours les mêmes personnes ? »

a reçu la réponse que l'on trouvera aux annexes.

On a fait remarquer que cette communauté d'intérêts entre les administrations des diverses compagnies commerciales et la Compagnie du chemin de fer aurait pu engager les administrateurs des premières à forcer le trafic en faisant des transports que normalement ils n'auraient pas dû faire. Une phrase extraite d'un rapport de la Compagnie du Haut-Congo pouvait, a fait observer un membre de la section centrale, être interprétée dans ce sens. Il y est dit :

« Enfin l'utilisation partielle du chemin de fer pour nos transports (à partir du 18 mai 1894) a nécessité, au point terminus de la ligne, la création d'une nouvelle factorerie avec un nombreux personnel, tandis que les por-

teurs n'ont pas encore voulu consentir sur leurs salaires une réduction compensant les nouveaux frais qui nous incombent. »

Faut-il vraiment admettre que ce soit pour augmenter la recette du chemin de fer que la Compagnie du Haut-Congo a fait exécuter ses transports par la voie ferrée? Il nous semble que ce serait forcer le sens naturel des mots et la signification du fait.

La Compagnie du Haut-Congo compte faire exécuter ses transports par le chemin de fer. C'est le cas de toutes les compagnies qui font le commerce au Congo et qui comptent sur les facilités que leur donnera le chemin de fer pour développer leur mouvement d'affaires et l'étendue de leurs opérations.

Elle a, dès que les 40 premiers kilomètres ont été ouverts au public, établi des installations, une factorerie. C'est une dépense de premier établissement qui a évidemment nécessité une mise de fonds. A la date du rapport elle n'avait pas retiré de bénéfices de cette opération, parce qu'elle n'avait pas fait sur les transports une économie suffisante. Nous avons expliqué pourquoi il en est ainsi.

Mais va-t-elle renoncer à se servir du chemin de fer? Tel est le point intéressant. L'établissement d'une factorerie, qui est une installation permanente, paraît bien indiquer qu'elle a l'intention contraire, et c'est naturel.

Le bénéfice sur les frais de transport qu'elle n'avait pu réaliser, elle le réalisera sans doute à l'avenir et rien ne permet d'affirmer qu'au lendemain du vote par les Chambres de la convention avec la Compagnie du chemin de fer, elle va délaisser le chemin de fer pour en revenir au portage.

Si moins de transports ont été effectués après octobre, c'est parce que les porteurs faisaient défaut.

Au 1^{er} novembre donc, au moment même où ces transports que l'on suppose exagérés à dessein venaient de cesser, il restait encore dans les magasins de Matadi, à destination du Haut-Congo, 5,600 charges, dont 4,400 pour l'État et 1,200 pour la Société du Haut-Congo; au 1^{er} décembre, le tout s'élevait à 6,049 charges, dont 3,689 pour l'État et 2,360 pour la Société du Haut-Congo.

Les envois faits par chemin de fer dépendent surtout de l'activité du service des porteurs.

Lorsque celui-ci fonctionne avec intensité, les magasins établis à l'extrémité de la ligne se vident rapidement, et, en conséquence, les envois de Matadi sont importants. Si, au contraire, les porteurs sont peu nombreux, les magasins à l'extrémité de la ligne ne se vident pas; ceux de Matadi ne peuvent donc rien expédier et sont bientôt encombrés.

Mais il est un autre argument plus décisif en faveur de la réalité du trafic et du peu d'influence que les compagnies commerciales peuvent avoir exercé sur le tonnage transporté. En faisant la somme des recettes procurées par les divers clients du chemin de fer, on constate que les compagnies commerciales n'y figurent que pour 29 p. c. C'est ce qui ressort du tableau suivant :

Transports effectués par la Compagnie du chemin de fer du Congo, pour :

1895.	S. A. B. du Haut-Congo.	Magasins généraux.	Divers.	L'État Indépendant du Congo.
Juillet	14,392 45	7,514 50	10,494 05	38,358 95
Août	18,225 80	2,595 60	12,791 75	37,806 70
Septembre	20,127 20	4 280 »	21,259 25	27,820 »
Octobre	24,046 90	5,515 »	29,537 60	54,965 50
Novembre	8,018 70	3,740 »	11,352 90	23,042 »
	84,811 05	25,645 10	88,192 55	161,991 15

Total des transports effectués pour compte des Com- pagnies sœurs	} 108,434 15	Total des transports effectués pour l'État ou des tiers.	} 230,183 70

Ristournes faites à la Compagnie des Magasins Généraux du Congo.

Juillet	1895.	. . . . . fr.	174
Août	—	. . . . .	»
Septembre	—	. . . . .	1,220
Octobre	—	. . . . .	1,500
Novembre	—	. . . . .	1,500
Total. . fr.			4,394

Pour qu'à l'avenir les transports diminuassent du fait de l'intervention factice des compagnies à l'heure actuelle, elles devraient, peut-on dire, renoncer totalement à se servir du chemin de fer.

Peut-on admettre une pareille conséquence? Évidemment non.

Il semble donc bien que le trafic signalé soit un trafic normal et qu'il n'est pas dû à des moyens artificiels ayant pour but de tromper le Gouvernement belge sur la situation vraie de la ligne.

LE TRAFIC CONSTATÉ SERA-T-IL STABLE ?

Déjà les considérations précédentes répondent en partie à cette question.

On ne voit aucune raison pour laquelle les clients actuels du chemin de fer lui retireraient leurs transports à l'avenir.

Mais il y a un fait tout pratique et d'expérience qui paraît devoir trancher le doute.

C'est une règle presque générale, lorsqu'on établit une ligne de chemin de fer, de l'ouvrir au trafic par sections au fur et à mesure que les travaux avancent. Il y a deux raisons d'agir ainsi. La première est que le public est desservi d'autant plus vite; la seconde est que l'on perçoit d'autant plus tôt des recettes.

Cette pratique est notamment d'un usage constant sur nos chemins de fer vicinaux.

Or nous ne croyons pas qu'il ait été constaté une seule fois que le trafic sur une section de la ligne eût diminué lors de l'ouverture de la ligne entière.

C'est le contraire qui se produit régulièrement. Et le bon sens dit qu'il doit en être ainsi puisque tout prolongement de la ligne, toute nouvelle section ouverte au trafic, constitue en réalité un nouvel affluent. On ne voit pas pourquoi il en serait autrement au Congo. Tout indique, au contraire, que si l'on facilite les relations entre le Pool et la Lufu, station extrême de la section exploitée actuellement, il arrivera une plus grande quantité de marchandises à transporter vers Matadi. Et quant aux transports à la montée, ils doivent nécessairement se développer avec le trafic général.

L'expérience faite par les Portugais dans leur colonie d'Angola, voisine du Congo, est, à ce point de vue, significative.

La ligne de Loanda à Ambaca, exploitée depuis 1888, est actuellement livrée au trafic sur 500 kilomètres.

Comme le chemin de fer du Congo, elle a été ouverte par sections successives. Voici le tableau du mouvement mensuel en voyageurs et marchandises depuis novembre 1888 jusqu'en février 1896 :

Ligne de Loanda à Ambaca. — Exploitation.

Mouvement de voyageurs et de marchandises depuis novembre 1888 jusqu'en février 1896.

ANNÉES.	MOIS.	VOYAGEURS.			MARCHANDISES.		Nombre de kilomètres en exploitation.
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	
					Kilogr.	Kilogr.	
1888	Novembre . . .	261	323	1,051	12,554	56,600	46
»	Décembre . . .	141	142	2,191	17,345	87,505	46
1889	Janvier	160	108	1,722	20,515	80,804	60
»	Février	112	91	1,337	15,708	99,572	60
»	Mars	106	66	1,473	16,601	81,403	60
»	Avril	91	77	1,469	22,370	46,676	60
»	Mai	144	91	1,523	15,041	74,330	60
»	Juin	146	104	1,663	19,108	89,508	60
»	Juillet	78	94	1,510	22,163	115,494	70
»	Août	107	86	1,747	26,400	200,520	70
»	Septembre . .	100	75	1,979	27,317	168,774	70
»	Octobre	124	116	2,438	26,617	199,533	70
»	Novembre . . .	182	76	2,265	27,863	219,606	70
»	Décembre . . .	106	91	2,295	29,669	140,093	96
1890	Janvier	127	69	2,062	35,397	227,889	96
»	Février	186	48	2,033	26,205	184,736	100
»	Mars	187	63	2,004	25,266	154,400	100
»	Avril	82	69	1,654	12,376	163,396	100
»	Mai	138	57	1,974	16,019	145,047	100
»	Juin	166	79	2,163	22,129	194,221	100
»	Juillet	151	61	2,184	26,847	213,633	100
»	Août	136	70	2,460	22,023	151,462	100
»	Septembre . .	166	102	2,568	23,301	276,408	140
»	Octobre	168	70	2,494	43,901	321,808	140
»	Novembre . . .	114	84	2,250	24,576	330,001	140
»	Décembre . . .	142	100	2,171	23,983	382,709	140
1891	Janvier	189	137	3,541	22,991	349,672	140
»	Février	153	121	3,451	22,092	341,163	140
»	Mars	230	116	3,880	20,769	423,977	180
»	Avril	164	138	3,301	27,023	331,933	180
»	Mai	197	103	2,718	32,847	346,330	180

ANNÉES.	MOIS.	VOYAGEURS.			MARCHANDISES.		Nombre de kilomètres en exploitation.
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	
					Kilogr.	Kilogr.	
1891	Juin	176	135	5,692	23,560	539,198	180
»	Juillet	171	140	5,979	52,333	618,231	180
»	Août	233	126	4,359	33,054	674,283	180
»	Septembre	240	107	4,281	34,590	837,180	180
»	Octobre	215	116	4,579	56,377	771,977	180
»	Novembre	154	89	5,929	51,461	518,013	180
»	Décembre	117	78	3,335	18,527	368,864	180
1892	Janvier	157	72	3,615	50,227	284,506	180
»	Février	166	128	4,116	39,543	467,875	180
»	Mars	159	118	4,466	54,192	671,472	220
»	Avril	160	128	4,161	45,671	583,405	220
»	Mai	163	106	4,375	57,188	481,881	220
»	Juin	207	92	4,307	40,562	412,029	220
»	Juillet	162	133	4,465	47,073	580,647	220
»	Août	272	143	4,744	56,466	677,151	220
»	Septembre	301	119	4,975	52,137	902,088	220
»	Octobre	277	154	5,270	49,343	827,447	220
»	Novembre	225	101	4,495	45,451	576,260	220
»	Décembre	166	122	4,471	70,679	684,813	228
1893	Janvier	204	144	6,027	66,820	975,031	228
»	Février	176	119	5,283	66,014	859,103	228
»	Mars	207	136	5,520	61,964	956,677	228
»	Avril	150	100	5,536	59,073	668,428	228
»	Mai	161	119	4,577	48,229	795,764	228
»	Juin	201	133	5,098	52,495	815,776	240
»	Juillet	203	134	4,427	61,678	935,981	240
»	Août	208	153	4,350	63,338	882,290	240
»	Septembre	232	158	5,899	65,698	875,826	240
»	Octobre	234	107	4,624	60,531	906,927	240
»	Novembre	194	126	4,166	56,411	884,027	260
»	Décembre	227	75	3,348	60,573	872,737	260
1894	Janvier	157	105	4,237	56,714	1,079,400	260
»	Février	208	120	4,377	52,982	983,783	260
»	Mars	244	122	4,770	51,344	964,627	260
»	Avril	125	54	2,228	30,312	592,027	260
»	Mai	223	96	3,686	58,892	1,012,088	260

ANNÉES.	MOIS.	VOYAGEURS.			MARCHANDISES.		Nombre de kilomètres en exploitation.
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	
					Kilogr.	Kilogr.	
1894	Juin	239	92	3,088	42,391	1,107,699	260
"	Juillet	235	71	4,251	50,465	1,103,966	280
"	Août	207	101	3,868	49,013	1,036,925	280
"	Septembre	292	96	4,087	46,965	1,069,439	287
"	Octobre	301	89	4,007	62,247	1,218,644	287
"	Novembre	255	81	4,539	59,549	1,050,728	287
"	Décembre	190	71	4,240	57,610	1,253,900	287
1895	Janvier	102	77	4,720	58,788	1,573,883	287
"	Février	187	54	4,081	49,193	1,437,446	287
"	Mars	213	77	5,900	53,377	1,000,069	287
"	Avril	177	71	3,103	42,747	725,404	287
"	Mai	180	90	3,299	48,865	900,809	287
"	Juin	242	98	4,300	53,329	1,026,695	300
"	Juillet	280	100	4,443	64,227	1,081,999	300
"	Août	263	113	4,890	51,038	1,104,908	300
"	Septembre	206	120	4,782	58,760	1,437,890	300
"	Octobre	233	94	5,168	77,516	1,645,343	300
"	Novembre	253	116	4,083	63,793	1,113,013	300
"	Décembre	221	106	4,160	61,488	1,140,674	300
1896	Janvier	197	175	4,421	58,803	1,313,931	300
"	Février	148	146	4,101	59,444	1,403,776	300

Il importe de ne pas perdre de vue que le mouvement des importations et des exportations de l'État du Congo, qui, de 1890 à 1891, avait subi une diminution, a repris depuis sa marche régulièrement ascendante. En voici le tableau :

Tableau, pour différentes années, des importations et des exportations du Congo.

EXPORTATIONS.

	Commerce spécial.	Commerce général.
Second semestre 1886 (1) fr.	886,432 03	3,456,050 41
Année 1887	1,980,441 45	7,667,969 41
— 1888	2,609,300 35	7,392,348 17
— 1889	4,297,543 85	8,572,519 19
— 1890	8,242,199 45	14,109,781 27
— 1891	5,353,519 37	10,535,619 25
— 1892	5,487,632 89	7,529,979 68
— 1893	6,206,134 68	7,314,791 39
— 1894	8,761,622 15	11,051,704 48
— 1895	10,943,019 07	12,135,656 16

IMPORTATIONS.

Du 9 mai au 31 décembre 1892 (2) . . fr.	4,984,435 15	5,679,195 16
Année 1893	9,175,103 34	10,148,418 26
— 1894	11,194,722 96	11,854,021 72
— 1895	10,683,847 99	11,836,033 76

On voit combien le trafic se développe à mesure que la longueur exploitée augmente.

Tandis que de 1888 à 1896 la longueur augmente dans la proportion de 1 à 6 1/2, le tonnage des marchandises transportées par mois augmente dans la proportion de 1 à 31.

Il y a donc de 1895 à 1893 une augmentation de 60 p. c. à l'exportation et de 10 p. c. environ à l'importation.

On a encore fait observer que le trafic des mois de novembre et décembre est notablement inférieur à celui des mois précédents, d'après lesquels ont été établies les moyennes qui figurent dans le rapport de la Commission technique.

Il a été répondu que les renseignements relatifs aux derniers mois de l'année n'étaient pas connus à l'époque où les ingénieurs ont fait leur rapport.

En second lieu, si le trafic des mois de novembre et décembre est inférieur à celui des mois précédents, c'est qu'ils correspondent à la saison des pluies, pendant laquelle le portage est empêché, ce qui diminue nécessairement le trafic.

En résumé, rien, dans les renseignements que la section centrale a eus à sa disposition, ne permet de faire naître des doutes sur la persistance du trafic

(1) La statistique des exportations n'a été relevée qu'à partir du 1^{er} juillet 1886.

(2) La perception des droits d'entrée a commencé le 9 mai 1892.

tel qu'il a été affirmé par la Commission technique. Il faut, au contraire, prévoir son développement.

STIPULATIONS DE L'ACTE GÉNÉRAL DE BERLIN AU SOJET DU TRAFIC.

Enfin, un membre de la 3^e section a fait valoir que les tarifs actuels ne pourraient peut-être pas être maintenus à raison des stipulations de l'article de l'Acte général de Berlin relatif aux péages sur les voies de communication naturelles ou sur les voies artificielles suppléant à l'insuffisance ou à l'impraticabilité des voies naturelles.

L'objection, si elle était fondée, ne manquerait pas de gravité, surtout dans l'hypothèse, prévue par toutes les conventions qui nous sont soumises, du rachat de la ligne par l'État belge. Heureusement, l'article 16 de l'Acte de Berlin n'a pas cette portée. A la question posée, le gouvernement a fait la réponse suivante :

« ACTE GÉNÉRAL DE BERLIN, ARTICLE 16.

» » Les routes, chemins de fer ou canaux latéraux qui pourront être établis
 » » dans le but spécial de suppléer à l'innavigabilité ou aux imperfections de la
 » » voie fluviale sur certaines sections du parcours du Congo, de ses affluents et
 » » des autres cours d'eau qui leur sont assimilés par l'article 15, seront consi-
 » » dérés, en leur qualité de moyens de communication, comme des dépen-
 » » dances de ce fleuve et seront également ouverts au trafic de toutes les nations.
 » » De même que sur le fleuve, il ne pourra être perçu sur ces routes, chemins
 » » de fer et canaux, que des péages calculés sur les dépenses de construction,
 » » d'entretien et d'administration et sur les bénéfices dus aux entrepreneurs.
 » » Quant au taux de ces péages, les étrangers et les nationaux des territoires
 » » respectifs seront traités sur le pied d'une parfaite égalité. »
 » Du deuxième alinéa de cet article, il faut conclure que l'État n'aurait pas le
 droit de frapper d'un impôt spécial les transports faits par le chemin de fer.
 » Cet alinéa laisse d'ailleurs à la Compagnie exploitante la plus grande latitude
 pour la fixation de ses tarifs, aucun maximum n'étant indiqué ni pour les
 « dépenses d'administration », ni pour « les bénéfices dus aux entrepreneurs ».
 » L'État se substituant à la Compagnie aurait naturellement la même latitude
 dans la fixation des tarifs.
 » Une seule restriction est stipulée, « quant au taux de ces péages », par le troi-
 sième alinéa de l'article 16 : les étrangers et les nationaux doivent être traités sur
 le pied d'une parfaite égalité; il en est d'ailleurs ainsi sur tous les réseaux de
 chemins de fer.

» L'Acte général de Bruxelles ne contient aucune clause relative à cet objet.

» 15 avril 1896. »

Il en résulte donc que l'article 16 de l'Acte de Berlin vise non pas les tarifs de transport à appliquer sur une voie de communication, mais les impôts

que l'État établirait sur les transports soit par voie d'eau soit par voie de terre.

FRAIS D'EXPLOITATION.

La question des frais d'exploitation n'est pas de moindre importance que celle du trafic, ainsi que nous le disions plus haut.

A quoi servirait-il, en effet, de faire de bonnes recettes, si elles ne couvriraient pas les frais d'exploitation ?

Aussi le coût d'exploitation a-t-il attiré l'attention des sections et de la section centrale.

La commission technique a rédigé, en réponse à une question posée par la troisième section, une note qui a été distribuée aux membres de la Chambre, mais qu'à raison de son importance aussi bien que de certaines erreurs typographiques qui s'étaient glissées dans le document distribué, nous croyons utile de reproduire ici.

QUESTION.

« A combien s'élèveront les frais d'exploitation après achèvement de la ligne ? Détailler : entretien des voies, du matériel roulant, des stations, du personnel blanc, personnel noir, etc. »

RÉPONSE.

» Il est fort malaisé de répondre d'une façon précise à cette question. En effet, les frais d'exploitation dépendront, dans une très large mesure, de l'importance du trafic ; or il est impossible de prévoir actuellement le développement dont celui-ci est susceptible. En outre, les renseignements fournis par l'exploitation provisoire ne donnent encore que des indications très incertaines sur le coût futur de l'entretien de la voie et du matériel, du service des stations et des frais généraux.

» Nous supposons dans ce qui suit que la ligne entière est fractionnée en 8 sections de 50 kilomètres chacune ; que le service des locomotives est réglé de façon qu'elles fassent 100 kilomètres par jour ; enfin, que la charge moyenne des trains est de 25 tonnes, tant à la montée qu'à la descente.

» Dans ces conditions, il suffirait de cinq remises. Chacune aurait à assurer la remorque des trains sur deux sections adjacentes. Elle serait située, dans la mesure du possible, à leur jonction. Seules, les remises extrêmes feraient exception et ne commanderaient qu'une seule section.

» En appelant N le nombre journalier des trains montants (le nombre des trains à la descente est supposé le même), chaque section exigerait N locomotives en service. Il faudrait, en outre, une machine de réserve dans chaque remise.

» L'effectif des locomotives serait donc de $8N + 5$.

» Pour fixer le nombre des wagons, nous admettrons une moyenne de

douze jours pour un voyage aller et retour, chômage compris. Il s'ensuit qu'il faudra un nombre de wagons représenté par $3N \times 12$, soit $36N$.

N.	1/2	1	2	3
Locomotives.	9	13	21	29
Wagons.	18	36	72	108

» *Personnel des trains.*

» La dépense pour salaire peut être estimée comme suit :

» 1 machiniste	fr. 7 50
» 1 chauffeur	3 50
» 3 serre-freins	6 »
	Fr. 17 »
» 5 rations	2 50
	Fr. 19 50

» Ce chiffre doit être accru de 50 p. c. pour tenir compte du 1/2 jour de repos accordé aux agents, soit fr. 29 25

» Actuellement, à Matadi, il y a une brigade de réserve sur 6; la dépense devrait, de ce chef, subir un nouvel accroissement de 1/6. Mais afin de tenir compte du travail que fait à l'atelier la brigade de réserve, quand elle n'est pas en route, nous donnerons seulement un accroissement de 1/10. . . . fr. 32

» La dépense annuelle pour le personnel noir de traction, en ne prenant que 300 jours de service, est donc

$$» 32 \times 8 N \times 300 = 76,800 N.$$

» Un convoyeur est payé à raison de 3,300 francs par an, d'où une dépense annuelle de

$$» 3,300 \times 8 N = 26,400 N.$$

» Nous prendrons quatre machinistes-instructeurs pour un train tous les deux jours, six pour un train par jour et ainsi de suite, c'est-à-dire en général $4N + 2$.

» Un agent de l'espèce coûte, pour

» 313 jours non fériés à 17.50 =	5,477 50
» 52 dimanches à 12.50 =	650 »
» Frais de voyage	600 »

soit, par agent et par an fr. 6,727 50

ce qui, pour les 8 sections, fait un total de 13,455 ($2N + 1$).

» La dépense de personnel, par kilomètre de ligne, est donc de :

$$» \frac{130140N + 13455}{400} \text{ ou } 325N + 33'6.$$

» *Combustibles et matières de graissage.*

» Actuellement, par train remorquant à la montée, sur un parcours de 40 kilomètres, 21 tonnes utiles et 42 tonnes de poids mort, et à la descente, sur le même parcours, 42 tonnes de poids mort, l'allocation de combustible est d'environ 800 kilogrammes. Quand les machines auront à traîner, à la descente comme à la montée, 25 tonnes utiles et 42 tonnes de poids mort, on peut admettre qu'une allocation 900 kilogrammes sera suffisante.

» Le prix de la tonne (50 fr. à Matadi), devra être accru des frais de transport sur la ligne. En moyenne, ce combustible devra faire un trajet de 200 kilomètres avant emploi, soit x centimes le coût des transports par tonne-kilomètre. La tonne devra être comptée à $(50 + \frac{200 \cdot x}{100}) 0.9 \text{ fr.} = 45 + 1'8x$.

» Les matières de graissage n'interviennent actuellement que pour 5.25 francs dans la dépense du train. Ce chiffre a peu d'importance. Nous nous bornerons à le porter à 8 francs.

» La dépense annuelle et kilométrique pour chauffage et graissage sera donc de

$$\frac{55 + 1'8x}{80} \times 2N \times 300 \text{ ou } 397'5N + 13'5N\alpha.$$

» *Service des stations.*

» Le coût du service des stations peut être évalué à 1,000 francs par kilomètre.

» *Entretien de la voie.*

» Dans le rapport de la commission technique, l'entretien de la voie est estimé à 4,800 francs par kilomètre. Mais ce chiffre a été considéré comme extraordinairement élevé et comme susceptible d'importantes réductions dans l'avenir. Nous ne prendrons que la moitié, soit 2,400 francs.

» *Entretien du matériel.*

» Nous procéderons de la même façon, et pour les mêmes raisons, avec les coûts actuels de l'entretien d'une locomotive et d'un wagon. Le premier est de 4,800 francs et le second de 240 francs.

« Ces postes donneront lieu à une dépense annuelle et kilométrique de $\frac{(8N + 5) 2400 + 56N \times 120}{400}$ ou $58'8N + 30$.

» *Frais généraux et imprévus.*

» Ce poste est, de sa nature, très vague. Nous y faisons rentrer les frais d'administration, de direction, de voyages, du service de santé, etc. Il atteindra au moins un demi-million, soit 1,250 francs par kilomètre.

» La totalité des différents postes analysés ci-dessus donne comme montant des frais kilométriques d'exploitation:

$$» D = 4,700 + 780 N + 155 N x (1).$$

» En divisant ce nombre par le nombre annuel des trains, $2 N \times 300$ et par le tonnage utile d'un train, 25 tonnes, on doit retrouver le coût de transport de la tonne-kilomètre, c'est-à-dire x centimes. D'où l'équation

$$» D = \frac{x}{100} \times 25 \times 2 N \times 300 = 150 N x (2).$$

» Les relations (1) et (2) résolues par rapport à N donnent

$$» x = 57 + \frac{344}{N}$$

$$» D = 5,170 + 860 N :$$

» D'où le tableau suivant :

N	1/2	1	2	3
x	74'5	40	25	17
D	5,600	6,000	6,900	7,750

» Soit, en chiffres ronds, sans amortissement du matériel et sans intérêt de l'argent, 5,500, 6,000, 7,000 ou 8,000 francs suivant que l'on organise 1/2, 1, 2 ou 3 trains par jour. »

Deux choses nous frappent à la lecture de ce document.

La première est le coût extraordinairement élevé de l'exploitation.

Pour que nos collègues puissent se faire une idée de la signification de ces chiffres, nous signalerons le fait suivant :

Sur notre réseau vicinal belge, la *recette kilométrique brute* est, pour la grande majorité des lignes, inférieure à ce que coûtera l'exploitation au Congo. Voici le tableau qui figure au rapport de 1894 de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux.

Lignes ayant un service de voyageurs et un service de marchandises.

	Longueur en kilomètres.	Recettes par kilomètre.
1 Anvers-Hoogstraeten-Turnhout	60.82	5,993.18
2 Ostende-Nieuport-Furnes.	42.50	5,526.28
3 Andenne-Eghezée	22.25	5,085.42
4 Melreux-Laroche	19.84	3,400.98
5 Poix-Saint-Hubert	6.40	5,266.07
6 Thielt-Aeltre	18.00	2,095.79
7 Ostende-Blankenberghe et extensions à Ostende	21.50	7,565.34
8 Gand-Somerghem	14.25	6,533.38
12 Malines-Iteghem-Westerloo	39.54	5,913.73
13 Bruxelles-Schepdael Eyseringen	15.69	6,867.57
14 Wavre-Jodoigne	28.00	5,204.28
15 Samson-Andenne-Gives	14.00	5,507.06
16 Bruxelles-Enguien	51.84	4,424.53
17 Sprimont-Poulseur	8.04	5,562.46
18 Bruxelles-Humbecq	17.35	6,527.28
19 Gand-Saffelaere	16.62	5,402.53
20 Huy-Waremme.	23.64	6,587.99
22 Anvers-Brasschaet Frontière et Schooten	27.53	4,627.78
23 Anvers-Santvliet-Lillo (port)	58.66	4,771.87
24 Bourg Léopold-Bréc-Maeseyck	41.00	2,476.59
25 Saint-Ghislain-Hautrage et extensions	19.44	5,928.48
26 Bourcy-Houffalize	12.00	1,942.21
27 Banlieue de Mons	26.90	4,693.65
28 Deynze-Audenarde	18.81	2,171.12
29 Furnes-Ypres	56.98	5,634.63
50 Clavier-au-Val-Saint-Lambert	25.00	4,783.00
31 Anvers-Santhoven-Broechem-Lierre	27.95	5,935.35
32 Bruxelles-Haecht (service rural).	20.80	6,893.92
33 Hoolgede-Thielt	53.51	2,568.62
34 Paliseul-Bouillon	15.50	2,823.63
35 Quiévrain-Roisin	10.88	4,998.22
36 Dolhain-Goé (Béthane)	4.33	4,677.76
37 Bruges-l'Écluse-Heyst.	30.27	3,093.72
38 Gand-Zele-Hamme.	37.78	2,508.37
39 Eecloo à la frontière	13.97	2,973.84
41 Courtrai-Wervicq-Menin	29.02	2,609.77
44 Louvain-Jodoigne	30.38	3,913.44
45 Arlon-Ethe	22.08	1,637.78
46 Bruxelles-Sterrebeek (service rural)	10.58	5,754.15
48 Waremme-Oreye	9.34	4,545.72
49 Grupont-Wellin	13.66	2,670.36
50 Namur-Saint-Gérard	16.01	4,202.64
51 Glons à la frontière	15.88	2,863.46
52 Andenne-Sorcée	15.87	3,125.12
53 Saint-Trond-Oreye.	17.93	4,169.08

	Longueur en kilomètres.	Recettes par kilomètre
54 Sichem-Montaign	5 60	8,271.22
55 Groenendael Overyssehe	6.59	8,192.91
56 Namur-Spy-Onoz	14.47	5,442.12
57 Thurnhout-Arendonck (frontière)	15.15	1,850.54
58 Louvain-Diest	26 85	2,975 14
59 Saint-Nicolas-Kieldrecht	15.69	2,801.10
60 Clavier-Comblain-au-Pont	15.08	1,526 94
61 Grimberghen-Londerzeel.	4.25	2,548.01

De sorte que, si l'exploitation coûtait chez nous ce qu'elle coûte au Congo, il n'y aurait presque pas de lignes pouvant par leurs recettes brutes suffire à leurs frais. Encore faut-il noter que sur presque toutes ces lignes belges il y a au moins 5 trains par jour dans chaque sens, tandis que le chiffre de 5,600 francs ne correspond au Congo qu'à 1/2 train par jour.

Un second fait, plus suggestif encore, est que plusieurs Compagnies d'exploitation de chemins de fer vicinaux ont vécu jusque dans ces derniers temps d'un minimum de recettes qui leur est garanti par la Société nationale. Ce minimum est de 2,000 francs par kilomètre.

Cette somme leur suffit à couvrir tous les frais d'exploitation et à rémunérer les capitaux d'exploitation engagés dans l'entreprise. En supposant qu'elles aient cinq trains par jour dans chaque sens, cette somme correspond à un chiffre qui serait, au Congo, de $5,170 + (860 \times 5) = 9,470$.

Dans l'Exposé des motifs du projet de loi de 1889, autorisant le Gouvernement à intervenir pour 10 millions de francs dans la formation du capital, le coût d'exploitation était évalué à 1,200,000 francs par an pour 455 kilomètres, et cela dans l'hypothèse de deux trains seulement par semaine. Cela conduit à un chiffre de 2,758 francs par an-kilomètre. Pour deux trains par semaine, les calculs de la Commission technique conduisent à 5,415, soit le double environ. L'erreur commise en 1889 sur le coût de l'exploitation est donc moindre que celle commise sur le coût des travaux de construction. Ce qui sauvera sans doute l'entreprise, c'est qu'une erreur qui compense largement la première a été commise dans l'évaluation des recettes. Celles-ci étaient estimées à $\frac{2.500.000}{455} = 5,747$ francs par kilomètre, tandis que le rapport de la Commission technique les évalue, actuellement déjà, à 13,617 francs.

Les frais d'exploitation augmentent avec le nombre de trains par jour, chaque train amenant une dépense en plus de 860 francs. La progression des recettes sera beaucoup plus considérable. Si chaque train est à charge complète, l'augmentation sera de 18,750 francs à la montée seule.

On voit combien une augmentation de trafic qui, en Belgique, serait bien minime, acquiert de l'importance au Congo, grâce au coût énorme du transport.

Et l'on voit aussi combien il sera facile de réduire les tarifs, tout en assu-

rânt largement la rémunération des capitaux, dès que le trafic aura pris un certain développement.

Le deuxième point qui attire l'attention à la lecture de la note des ingénieurs sur les faits d'exploitation, est la façon dont certains chiffres sont établis.

Nous visons surtout les chiffres relatifs à l'entretien de la voie et à l'entretien du matériel.

Dans son rapport, la Commission technique évalue le coût de l'entretien de la voie à 4,800 francs par kilomètre, le coût annuel d'une locomotive à 4,800 francs, et le coût annuel de l'entretien d'un wagon à 240 francs.

Dans sa réponse reproduite ci-dessus, la commission technique réduit tous ces chiffres de moitié. Pour justifier cette réduction considérable, elle se borne à dire que « pour la voie, ce chiffre a été considéré comme extraordinairement élevé et comme susceptible d'importante réduction dans l'avenir. »

Cette justification paraît un peu sommaire.

Il est vrai, cependant, que le rapport de la Commission constate que ces chiffres sont trop élevés. En ce qui concerne la voie, il est dit (p. 13) :

« Le coût kilométrique moyen a donc été de 1,204 francs pour un trimestre et, en chiffres ronds, il peut être estimé 4,800 francs par année.

» Ce chiffre paraît élevé.

» Mais il y a lieu de considérer que l'extrémité de la voie immédiatement en-deça de la gare de la Lufu était encore en construction au commencement de la campagne 1892-1893, et que cette partie de voie récemment établie a exigé, ainsi qu'il arrive en pareil cas, des travaux importants de parachèvement et des réfections extraordinaires.

» Il ne serait donc pas équitable de tirer des calculs ci-dessus des conséquences définitives au sujet du coût kilométrique de l'entretien de la voie. »

En ce qui concerne le matériel roulant, le rapport s'exprime ainsi (p. 28) :

« Ce chiffre est fort difficile à établir et sa valeur actuelle ne présente d'ailleurs qu'un faible intérêt. En effet, d'une part l'enchevêtrement des services de l'exploitation et de la construction mêle toutes les dépenses, et la ventilation de la comptabilité comporte nécessairement des incertitudes; d'autre part, il est certain que la nature des transports actuels, l'état inachevé d'une partie de la ligne où circule le matériel, le surmenage des machines de travaux et enfin l'état de complète subordination du service du matériel et de la traction vis-à-vis des services beaucoup plus importants de la construction, donnent au coefficient dont nous parlons une valeur tout à fait anormale. Celle-ci ne doit être considérée que comme limite supérieure et éloignée; on est en droit d'attendre d'une organisation définitive des résultats tout différents. »

Il résulte évidemment de là que les chiffres de 4,800 francs pour l'entretien de la voie, de 4,800 francs pour l'entretien d'une locomotive et de 240 francs pour l'entretien d'un wagon sont trop élevés et doivent subir une réduction.

Les membres de la commission technique sont seuls à même de juger si la réduction qu'ils ont admise n'est pas exagérée, puisqu'ils n'en donnent pas la justification. Il faut reconnaître, d'ailleurs, qu'il est extrêmement difficile d'établir ces chiffres autrement que par l'expérience.

Mais, pour permettre à la Chambre de fixer ses idées sur ce point capital, nous avons cru utile de tâcher de déterminer les frais d'exploitation par kilomètre en adoptant un autre point de départ.

Si le chemin de fer du Congo était construit en Belgique, il coûterait notablement moins. De même les frais d'exploitation seraient notablement inférieures à ce qu'ils seront au Congo.

Nous pouvons admettre que le rapport entre le coût de l'exploitation au Congo et en Belgique ne dépassera pas le rapport entre le coût de la construction là-bas et chez nous. Les dépenses imprévues, extraordinaires, qui ont une si grande influence sur le coût de la construction, affectent, en effet, beaucoup moins l'exploitation.

Si donc nous admettons l'égalité de ces deux rapports, nous nous plaçons dans des conditions défavorables au point de vue du coût de l'exploitation au Congo.

Quel serait le coût, en Belgique, d'un chemin de fer tel que celui du Congo ?

Dans son rapport du 8 juin 1893, l'honorable M. Fris, qui, on le sait, est à la tête de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux, s'exprimait ainsi :

« Les lignes de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux sont établies à l'écartement de 1 mètre, de 1^m,067 et exceptionnellement de 1^m,50.

« Le chemin de fer du Congo est construit à voie très réduite : 75 centimètres.

» De plus, le chemin de fer du Congo n'a à supporter aucune dépense d'acquisition de terrains, et l'armement prévu (locomotives et wagons), rapporté au kilomètre, est quatre fois et demie moins important que celui des chemins de fer vicinaux.

» Enfin, les 1,170 kilomètres des chemins de fer vicinaux sont constitués par une soixantaine de lignes différentes, ce qui exige une grande subdivision des installations (dépôts, ateliers, prises d'eau, etc.) et, par conséquent, un surcroît assez sensible du coût de la construction.

» Ce sont là quatre différences notables dans la dépense, au profit du chemin de fer du Congo, et qui représentent, approximativement, une avance de 13,500 francs par kilomètre.

» Le coût kilométrique des 1,170 kilomètres de lignes vicinales s'est élevé à 43,000 francs en moyenne. »

Nous pouvons conclure de là qu'en Belgique un chemin de fer semblable à celui du Congo coûterait 43,000 — 13,000 = 31,500 francs par kilomètre.

Combien coûte-t-il au Congo ?

La Commission technique estime à 130,000 francs le coût maximum du kilomètre restant à construire.

Mais prenons un chiffre plus défavorable. Les 400 kilomètres coûteront au total 63,000,000 de francs, soit 162,500 francs au kilomètre.

Dans ce dernier chiffre figurent toutes les dépenses faites pour l'acquisition des études, le service des intérêts intercalaires, les frais absolument extraordinaires et si considérables faites pour le recrutement du personnel, etc.

En l'adoptant, nous nous plaçons certainement dans des conditions aussi défavorables que possible.

Le rapport entre 162,500 et 31,500 francs est 5 en chiffre rond. Ainsi le chemin de fer du Congo coûte cinq fois autant que s'il était construit en Belgique.

Que coûterait son exploitation s'il était construit chez nous ?

Il serait bien difficile de déterminer ce chiffre à *priori*.

Mais sur nos lignes vicinales qui sont à écartement de 1^m.00, 2,000 francs représentent, comme nous l'avons dit, de quoi couvrir les frais d'exploitation, puisque plusieurs sociétés ont vécu de cette somme et ont réussi à faire des bénéfices.

Si nous acceptons ce chiffre de 2,000 francs comme représentant le coût d'exploitation d'un chemin de fer à écartement de 0^m.75, nous serons évidemment au-dessus de la vérité, et de beaucoup.

Nous accumulons donc toutes les chances défavorables en indiquant comme maximum de ce que peut coûter l'exploitation du chemin de fer du Congo, une somme de $2,000 \times 5 = 10,000$ francs par an le kilomètre.

Sur nos lignes vicinales il y a, en général, cinq trains par jour dans les deux sens.

Or les calculs de la Commission technique conduisent, pour cinq trains par jour dans les deux sens, à un chiffre de 9,470 francs, qui est, il faut le reconnaître, très voisin de 10,000 francs.

Il va de soi que, pour un nombre moindre de trains, nous arriverions également à des chiffres concordant avec ceux de la Commission technique.

Voici d'ailleurs un autre point de comparaison mieux choisi encore.

Nous avons parlé plus haut du chemin de fer construit par les Portugais de Loanda à Ambaca. D'après les renseignements qui ont été donnés à votre rapporteur, les frais d'exploitation ne s'élèvent qu'à 4,400 francs par an-kilomètre pour deux trains par jour. Dans les mêmes conditions, la Commission technique prévoit 6,900 francs.

Le profil et le tracé de ce chemin de fer ne sont pas aussi accidentés que ceux du chemin de fer du Congo ; la rampe limite est de 25 millimètres, le rayon minimum des courbes de 120 mètres.

En revanche, la ligne est construite à l'écartement de 1^m.046 au lieu de 0^m.75.

Nous pensons pouvoir en conclure que les sommes indiquées dans la réponse de la Commission technique peuvent être admis et doivent même être considérés comme des maxima qui ne seront pas atteints.

Nous croyons superflu d'entrer dans d'autres considérations à ce sujet, et

nous jugeons devoir aborder maintenant l'examen des diverses conventions qui nous sont proposées

EXAMEN DES CONVENTIONS.

LA CONVENTION DU 28 MAI 1894 ET LA CONVENTION DU 27 MARS 1896.

Les conventions de mai 1894 et de mars 1896 diffèrent en un point essentiel.

Celle de mai 1894 n'a d'autre but que de mettre la Compagnie à même de pousser la construction de la ligne jusqu'en un point à partir duquel la Compagnie pourrait se suffire à elle-même.

Celle de mars 1896 a pour but de fournir à la Compagnie les ressources qui lui sont encore nécessaires pour achever la ligne.

Sans doute, les 20 millions d'obligations n'auraient pas suffi pour atteindre ce but. La Compagnie aurait eu à pourvoir au manquant, soit 10 millions; mais en sections, plusieurs membres, partisans de la convention de mars 1896, ont émis l'avis qu'il eût mieux valu garantir d'emblée pour 30 millions d'obligations, afin de résoudre entièrement la question.

Cette solution avait incontestablement pour elle le mérite de la logique. L'honorable Ministre des Finances l'a reconnu. Absolument convaincu que le chemin de fer satisfera largement à ses obligations par ses recettes, la garantie de l'Etat est, d'après lui, purement nominale. L'intervention de l'Etat belge, en permettant à la Compagnie d'emprunter à 5 p. c., garantit par conséquent mieux qu'une autre mesure les intérêts de l'Etat, principal actionnaire de la ligne.

Pour tous ceux qui partagent la conviction de l'honorable Ministre sur l'avenir du chemin de fer et qui en même temps ne redoutent pas de voir l'Etat belge s'engager à ce point dans une opération industrielle, le raisonnement est irréfutable. Mais rien n'empêcherait de le pousser plus loin, d'appliquer dès à présent la clause de rachat. Au point de vue de l'affaire, l'opération serait encore meilleure puisque l'Etat, construisant le chemin de fer lui-même, aurait toutes garanties quant à son exécution.

Pourquoi cette solution n'a-t-elle pas prévalu? Il y a de multiples raisons.

La première est que tous les membres de la Chambre n'ont pas encore cette conviction robuste que le succès de l'entreprise est assuré.

De plus, l'Etat n'est pas industriel.

Ce ne sont pas là cependant les raisons les plus importantes et nos collègues se sont laissé guider bien plutôt par des raisons de principe.

Fidèles à la ligne de conduite qu'ils ont adoptée jusqu'à présent dans toutes les questions relatives au Congo, ils estiment que l'Etat belge ne doit pas s'engager au point de constituer dès à présent des arguments en faveur de la reprise de cette colonie.

Jusqu'aujourd'hui la Belgique n'a rien à redouter d'un vote des Chambres qui déclarerait qu'elles ne veulent pas de la reprise. Personne ne soutiendra

que nos intérêts soient compromis et que nous ne rentrerions pas dans les sommes que nous avons, non pas dépensées, mais avancées.

Il n'est pas inutile d'insister sur ce point, parce que bien des opinions sont faussées.

En ce qui concerne le chemin de fer, voici la situation :

CHEMIN DE FER DU CONGO.

SOUSCRIPTION D'ACTIONS.

(10 millions de francs).

<i>Versements effectués :</i>		<i>Intérêts à 5 1/2 p. c. encaissés :</i>	
Le 31 juillet 1889 . . fr.	2,000,000	Le 30 juin 1890 . . fr.	116,602 73
— 1 ^{er} octobre 1889 . . .	2,000,000	— 1891	140,000 »
— 1 ^{er} juin 1892	2,000,000	— 1892	146,550 52
— 1 ^{er} février 1893.	2,000,000	— 1885	259,917 81
— 2 novembre 1893	1,000,000		Fr. <u>643,071 06</u>
— 31 mars 1894	1,000,000		
	Fr. <u>10,000,000</u>		
		<i>Intérêts restant à encaisser :</i>	
		Échéance du 30 juin	
		1894 fr. 311,739 73	
		Id. id. 1895. 350,000 »	
		Fr. <u>661,739 73</u>	

PRÊT HYPOTHÉCAIRE.

(5 millions de francs).

<i>Versements effectués :</i>		<i>Intérêts à 5 p. c. calculés jusqu'au 30 avril 1896 :</i>	
Le 30 juillet 1895 . . fr.	1,000,000		
— 23 août 1895	500,000		
— 16 octobre 1895	500,000		
— 9 novembre 1895	600,000		
— 5 décembre 1895.	400,000		
— 31 décembre 1895	650,000		
— 5 février 1896.	500,000		
— 29 février 1896	500,000		
— 1 ^{er} avril 1896	350,000		
	Fr. <u>5,000,000</u>		Fr. 110,034 24

Il y a donc, au 30 juin 1895, un retard de fr. 661,739-73 dans le paiement des intérêts intercalaires.

L'État recevra cette somme dès que les recettes du Chemin de fer seront suffisantes et tout fait espérer qu'elles le seront bientôt.

Quant au prêt hypothécaire autorisé par la loi du 11 juin 1895, l'État belge en a reçu les intérêts à 5 p. c., tandis que cet argent ne lui coûtait que 3 p. c. Il a fait une véritable opération de banque qui, au 30 avril 1896, lui aura rapporté un bénéfice de fr. 44,013-69.

Et quant à la situation de la Belgique vis-à-vis de l'État indépendant, la voici :

ÉTAT INDÉPENDANT DU CONGO.

RELEVÉ DES AVANCES FAITES PAR L'ÉTAT BELGE.

1° Prêt de 25 millions autorisé par la loi du 4 août 1890.

Le 14 août 1890	fr. 5,000,000	»
Le 22 août 1891	2,000,000	»
Le 12 août 1892	2,000,000	»
Le 4 septembre 1893.	2,000,000	»
Le 5 juillet 1894	2,000,000	»
Le 17 septembre 1895	2,000,000	»
	Fr. 15,000,000	»

2° Prêt de 6,850,000 francs autorisé par la loi du 29 juin 1895.

Le 1 ^{er} juillet 1895	fr. 5,287,415 65,	pour rembourser la créance de Browne de Tiège.
Le 6 juillet 1895	720,000	», pour couvrir le déficit de 1895.
Le 18 juillet 1895	500,000	», —
Le 30 décembre 1895.	46,409 35,	—
Le 30 décembre 1895	200,000	», —
Le 21 mars 1896	54,653 11,	—
Le 21 mars 1896	38,916 01,	—
	Fr. 6,847,376 12	

Nous avons donc, à ce jour, avancé à l'État une somme de fr. 21,847,376-12; si nous ne reprenons pas le Congo, ces sommes doivent nous être remboursées.

Personne ne soutiendra que nous soyons engagés au-delà de nos ressources, ou au-delà de ce que la sagesse, la prudence et le souci de nos intérêts nous commandent.

Cette situation est incontestablement avantageuse. Elle nous permet de reprendre, au moment que nous jugerons le plus opportun, une immense colonie à laquelle certains prédisent un avenir des plus brillants. Elle nous permet aussi de refuser le présent que le Roi veut nous faire, sans que nous ayons à redouter des sacrifices financiers.

En résumé, nous avons l'option pour la reprise, avec cette condition avantageuse que le terme du délai d'option est assez éloigné pour nous permettre

d'étudier l'affaire sous toutes ses faces et de nous former une opinion raisonnée pour peu que nous en ayons l'envie. Cette option nous coûte l'intérêt des sommes avancées jusqu'en 1900 et rien de plus.

Les adversaires de toute politique coloniale eux-mêmes ne devraient pas se plaindre d'une pareille situation. De même que les partisans de la reprise ou ceux qui pratiquent la politique d'expectative peuvent faire valoir leurs arguments, ils peuvent, eux, profiter de l'expérience qui se poursuit pour appuyer leurs raisonnements sur des faits et convaincre d'autant plus facilement le pays que toute entreprise coloniale est destinée à lui nuire.

Mais pour tous ceux — et ils sont, pensons-nous, la grande majorité — qui ne sont ni adversaires de parti-pris de toute entreprise coloniale, ni partisans à tout prix de la reprise du Congo, il faut ne pas modifier cette situation excellente de la Belgique envers l'Etat Indépendant. En d'autres termes il faut limiter notre intervention au point où les risques commenceraient et où le désir de les éviter, ou bien encore l'action trop intense de ceux qui nous les auraient fait courir, pourraient constituer des arguments ou des incitations à la reprise. Nous devons pratiquer ce que nous appelons la politique des mains libres.

On dit et on répète chaque jour : La Belgique a donné de l'argent au Congo ! C'est une erreur de fait qu'il est bon de dissiper. Jusqu'à présent la Belgique n'a pas donné au Congo, elle a prêté de l'argent à des conditions nettement définies. Toute la question est de savoir si le débiteur est solvable : or personne n'a démontré jusqu'à présent que le Congo ne valût point l'argent qu'on lui a prêté. Nous possédons en réalité une hypothèque sur ce territoire et personne n'a démontré que la valeur du gage fût inférieure au montant du prêt.

Tout est là. Et cette formidable question du Congo qui pèse comme un cauchemar sur quelques-uns, qui alimente la polémique des journaux depuis des années, qui, à chaque session, fait passer comme un nuage gros de menaces à l'horizon de nos assemblées législatives, se dénouera avec une merveilleuse facilité le jour où l'on aura résolu ces trois points : Que vaut le Congo au point de vue colonial ? La Belgique ne s'expose-t-elle pas, en le reprenant, à des complications politiques qui pourraient menacer sa sécurité ? Le maintien de l'ordre au Congo n'absorbera-t-il pas toutes les ressources que l'on pourrait tirer de ce pays ?

Pour l'honneur de la Belgique, il faut espérer que les partis pourront s'entendre pour étudier et résoudre, dans le calme d'un débat sérieux et approfondi, cet important problème.

Cependant une intervention assez importante pour nous faire les quasi-proprétaires du chemin de fer, ne serait justifiée que si la Belgique était décidée à reprendre le Congo. Plusieurs de nos collègues, partisans d'ailleurs de la reprise immédiate, l'ont reconnu avec une entière loyauté.

Il leur a été répondu qu'en supposant que l'Etat du Congo reste séparé de la Belgique, ou qu'il passe à une autre puissance, rien n'empêcherait la Belgique d'être la principale intéressée dans le chemin de fer, voire même de le posséder.

Cela peut être vrai en théorie. Mais combien il en est autrement en pratique! Il n'existe à notre connaissance qu'un seul cas analogue: c'est celui de l'Angleterre à l'égard du canal de Suez.

L'Angleterre a racheté du vice-roi d'Égypte 176,602 actions de la Compagnie du canal de Suez pour la somme de cent millions de francs.

L'opération a eu les plus beaux résultats au point de vue financier: ces actions ont rapporté en 1894 un dividende de 17,535,000 francs.

Mais quelle différence entre la situation réciproque de l'Angleterre et de l'Égypte et celle où la Belgique se trouverait vis-à-vis d'une grande puissance ayant repris le Congo!

Et, qu'on ne l'oublie pas, quand l'Angleterre, en reprenant les actions du Khédivé, s'est assuré la prépondérance dans l'entreprise de Suez, tout le monde y a vu la manifestation d'une intention, qui s'est réalisée plus tard, de s'assurer ainsi une situation prépondérante en Égypte.

Que s'il fallait un autre argument, il suffirait de signaler ce qui se passe chez nous en ce moment même, à propos de la reprise de certaines lignes concédées. Des négociations ont dû être entamées avec tous nos voisins pour régler la situation des tronçons de ligne qui se trouvent sur leur territoire et qui ne peuvent ni rester en possession de l'État belge, ni être exploitées par lui.

Ne pas constituer un argument en faveur de la reprise, d'une part, et, d'autre part, ne pas faire de l'État belge le propriétaire d'un chemin de fer situé en pays étranger, telles sont les deux raisons qui ont déterminé la majorité des diverses sections à ne pas voter la convention du 27 mars 1896.

Ajoutons que tous les avantages à résulter d'une modification des statuts et du cahier des charges de la Compagnie du chemin de fer sont assurés par l'État dans les autres combinaisons proposées.

Ce sont ces mêmes raisons qui ont déterminé la majorité de la section centrale à ne pas s'y rallier.

Restait la convention de mai 1894. Nous l'avons résumée p. 63 de ce rapport.

Le principe fondamental de cette convention était tout différent de celui de la convention du 27 mars 1896.

L'État belge mettait la Compagnie à même de poursuivre les travaux jusqu'au point à partir duquel l'exploitation pourra se faire dans de bonnes conditions. A cet effet il souscrivait pour 10 millions de francs d'actions. La Compagnie avait à pourvoir à l'achèvement de la ligne en empruntant le surplus des capitaux nécessaires. Elle consentait, d'autre part, à divers avantages en faveur de l'État belge.

Le premier de ces avantages était la réduction des intérêts intercalaires des actions ordinaires à 3 1/2 au lieu de 7 p. c. Or comme l'État belge possédait toutes les actions du capital, c'était là pour lui un intérêt évident.

Le second était la faculté laissée à l'État belge de racheter la concession. Le souci de l'État belge doit être double. Créancier de l'État du Congo, il a intérêt à mettre celui-ci à même de faire valoir ses ressources, et voilà pourquoi son intervention dans l'exécution du chemin de fer se justifie.

Tout le monde le reconnaît et nous l'avons dit plus haut : sans le chemin de fer, le Congo n'est pas exploitable, et les richesses qu'il possède sont comme si elles n'étaient pas. Un créancier a toujours intérêt à mettre son débiteur en état de payer. C'est dans ce sens que l'honorable Ministre des Finances a dit, au sein de la section centrale, que l'exécution du chemin de fer est pour l'État belge une garantie précieuse du paiement de la créance qu'il possède à charge de l'État du Congo. Rien de plus naturel que de voir la Belgique se préoccuper de faire croître la valeur du bien sur lequel elle a prêté de l'argent.

Le second souci de l'État belge doit être de veiller à ce que la construction et l'exploitation du chemin de fer se fassent dans de bonnes conditions, et cela non seulement pour sauvegarder les intérêts des Belges qui trafiquent dans ces contrées, mais encore pour sauvegarder ses propres intérêts, ses intérêts d'actionnaire, ses intérêts d'obligataire le cas échéant, et aussi ses intérêts de créancier de l'État du Congo.

Un membre de la section centrale a critiqué vivement la faculté de rachat. Il trouverait préférable d'abandonner à la Compagnie tous les millions que l'État a versés, de les abandonner en pleine et entière propriété et de cesser tout rapport dans le présent, et surtout dans l'avenir, avec la Compagnie. Il formule sa manière de voir dans cette forme pittoresque : « Il ne faut pas que la Belgique soit menacée d'être annexée au chemin de fer. »

Cette opinion extrême n'a guère trouvé d'écho au sein de votre section centrale.

Ou bien, en effet, le Congo sera repris par la Belgique, et alors la clause de rachat est aussi naturelle que celle qui existe dans les cahiers des charges de toutes les concessions de chemins de fer en Belgique. On pourrait alléguer que le droit de rachat reconnu à l'État du Congo suffit dans cette hypothèse; nous répondons à cela que les conditions stipulées au profit de l'État belge sont plus favorables que celles stipulées au profit de l'État du Congo.

Que si la Belgique ne reprend pas le Congo, elle a tout intérêt à être armée aussi bien vis-à-vis de la Compagnie du chemin de fer que vis-à-vis de l'État du Congo. Même si le Congo passait à une autre puissance, la faculté pour la Belgique de racheter le chemin de fer nous fournirait à l'égard de cette puissance un terrain beaucoup meilleur pour les négociations éventuelles à mener en vue de sauvegarder les intérêts de notre pays ou de nos nationaux au Congo.

Ce point ne paraît pas contestable, et aussi peu nous sommes partisans de la possession d'un chemin de fer en pays étranger, autant nous trouvons prudent de nous armer le mieux possible pour la défense de nos droits et de nos intérêts. Plus la situation de la Belgique sera forte à l'égard du Congo, plus grande sera sa liberté d'action lorsque sonnera l'heure de la décision définitive à prendre au sujet du sort de ce pays. Mieux aussi pourra-t-elle, si elle préfère abandonner l'État du Congo à lui-même ou le laisser passer en d'autres mains, faire respecter ses droits et défendre ses intérêts.

La convention du 28 mai 1894 modifie aussi la clause de déchéance stipulée dans le cahier des charges au profit de l'État du Congo.

D'après la rédaction primitive, si un retard de plus de six mois se produit dans l'achèvement des travaux, l'État du Congo a le droit de mettre fin à la concession en prononçant la déchéance de la compagnie et en reprenant, à dire d'experts, les travaux déjà exécutés.

La rédaction nouvelle garantit mieux les intérêts des actionnaires de la Compagnie. Elle stipule à leur profit une part de la recette nette proportionnelle à la somme qu'il auront dépensée pour la partie de la ligne construite par la Compagnie, sous réserve cependant qu'il sera prélevé d'abord, au profit des capitaux fournis pour l'achèvement de la ligne, un intérêt de 5 p. c.

Il est inutile d'insister sur les avantages de cette modification. En l'obtenant de l'État du Congo au profit de la Compagnie, le Gouvernement a rendu service aux actionnaires de celle-ci. Il a en même temps amélioré sa propre situation et comme actionnaire et, éventuellement, comme successeur de la Compagnie, au cas où il userait de son droit de rachat.

ACTE ADDITIONNEL DU 10 AVRIL 1896.

L'acte additionnel à la convention du 27 mars 1896, résultat d'une proposition transactionnelle faite par un membre dans les sections centrales, s'inspire du même principe que la convention du 28 mai 1894, ainsi que nous l'avons déjà fait voir. Il doit, comme celle-ci, permettre à la Compagnie de pousser les travaux jusqu'en un point à partir duquel l'exploitation de la partie construite de la ligne puisse se faire dans de bonnes conditions.

La Compagnie aurait à pourvoir aux capitaux nécessaires à l'achèvement de la ligne.

Le point jusqu'où la construction de cette première partie de la ligne serait poussée et où serait établi le terminus, est Tumba, situé au kilomètre 187.

Dans le rapport de M. Hubert, il était dit que le point le plus favorable pour l'établissement de ce terminus était situé entre le kilomètre 160 et le kilomètre 190. On voit qu'en choisissant le kilomètre 187, on reste dans les limites prévues.

Au sein de la section centrale, on a cependant critiqué ce choix. La proximité du kilomètre 190 a fait dire qu'on l'avait à dessein reculé le plus possible vers la limite extrême de la région où l'on avait dit que le terminus devait être établi.

Nous ne croyons pas que cette critique soit justifiée. La région entre le kilomètre 160 et le kilomètre 190 est celle où les porteurs ont l'habitude de rompre charge. C'est une région peuplée où se croisent les routes principales de portage qui constituent les affluents de la ligne du chemin de fer. L'intérêt évident du chemin de fer est de drainer le trafic de cette région le plus complètement possible, et si, au-delà du kilomètre 187, les conditions

d'établissement du terminus étaient aussi favorables qu'au point choisi, il ne faudrait pas hésiter à l'y installer.

Les constructions à faire à l'extrémité de cette première partie seront définitives. D'ici à très longtemps il ne pourra être question de les déplacer. Il faut donc de toute nécessité choisir le point le plus favorable. Si l'on avait choisi le kilomètre 175, on se trouverait juste au milieu de la distance primitivement indiquée. Qu'est-ce que 12 kilomètres (187-175) pour une ligne qui en comptera 400 si on l'achève?

Qui pourrait s'étonner de ce que ce point n'ait pas été reconnu, exactement choisi plus tôt, dès 1894? De Bruxelles à Cologne, il y a 224 kilomètres, un peu plus de la moitié seulement du chemin de fer du Congo. N'a-t-on pas, au début, hésité sur la question de savoir où l'on établirait les stations intermédiaires? Et cependant la situation du terminus du chemin de fer du Congo est autrement importante, et la Belgique était mieux connue alors que le Congo ne l'est aujourd'hui.

Dans des pays aussi peu explorés, la situation géographique des lieux est à peine déterminée.

Sait-on que lorsque les ingénieurs sont arrivés au Congo pour faire les études du chemin de fer, la position de Matadi n'était pas déterminée à 50 kilomètres près? Et quand ils sont arrivés à Ndolo, point terminus sur le Pool, ils ne savaient pas à 15 kilomètres près où ils se trouvaient.

De sorte que, s'ils n'avaient pas mesuré eux-mêmes la longueur de la ligne, s'ils l'avaient déterminée d'après les renseignements qu'ils avaient, ils pouvaient se tromper de 65 kilomètres et peut-être davantage sur la distance entre Matadi et le Pool! Comment s'étonner après cela qu'on n'ait pas pu déterminer depuis longtemps à 12 kilomètres près quelle devait être la situation de la station principale entre Matadi et le Pool, celle qui devait servir de terminus à la moitié de la ligne?

La section centrale a tenu à être renseignée exactement sur la situation financière de la Compagnie, sur la somme nécessaire pour parachever la ligne jusqu'au kilomètre 173, où elle est arrivée actuellement, et sur celle qu'il faut encore dépenser pour arriver jusqu'à Tumba.

Elle a posé au Gouvernement les trois questions suivantes, que nous faisons suivre des réponses qu'elles ont reçues. Ces réponses émanent de la commission technique qui a fait l'enquête sur le chemin de fer.

PREMIÈRE QUESTION.

« Quelles sont, au moment actuel, les ressources dont la Compagnie dispose encore :

» a) En argent;

» b) En matériel de construction et approvisionnements? »

RÉPONSE.

« a) Le solde disponible de la Compagnie, chez ses banquiers, s'élève à ce jour à fr. 456,964 99
 et il lui est dû, pour comptes de transports arrêtés (1) . . . fr. 28,826 »
 Ensemble fr. 485,787 99

» Les divers paiements que la Compagnie doit effectuer *en avril et en mai* s'élèvent ensemble à fr. 1,442,899 09

» Pour liquider la situation au 1^{er} juin, la Compagnie devra donc prélever, sur les ressources à créer, une somme de . fr. 927,111 10

» b) Suivant inventaire au 30 juin 1895, les approvisionnements s'élevaient, à cette époque, à fr. 1,584,708 79

» Les expéditions faites en Afrique, du 6 juillet 1895 au 6 avril dernier, représentent une valeur de fr. 2,644,110 »

Ensemble fr. 4,228,818 79

» Les approvisionnements et le matériel de construction mis en usage du 1^{er} juillet au 31 décembre 1895 représentent fr. 1,569,674 18

» Pour les trois premiers mois de 1896, la Compagnie ne possède pas de renseignements; en appliquant à cette époque la moyenne de la consommation des mois précédents, on arrive à une somme de fr. 685,000 »
 environ.

fr. 2,054,674 18

» La valeur des approvisionnements serait donc de . . . fr. 2,174,144 61

DEUXIÈME QUESTION.

« Quelle est la somme nécessaire pour *parachever* la ligne jusqu'au point où elle est actuellement construite? (kil. 175.) »

RÉPONSE.

« Le parachèvement de la ligne jusqu'au kilomètre 175 exigera une dépense approximative de fr. 500,000.

» Voici comment ce chiffre est établi :

» A. *Ouvrages d'art.*

» 1^o *Maçonneries.*

(1) Les comptes de transports de l'État indépendant du premier trimestre de 1896, et ceux de particuliers pour février et mars, ne sont pas encore parvenus à la Compagnie.

» Le cube total à exécuter est d'environ 2,200 m³, soit, au prix de revient de 80 francs au mètre cube : 2,200 × 80 fr. 176,000

» 2° *Parties métalliques.*

» Le poids total des tabliers à établir dans cette partie de la ligne est d'environ 560 tonnes, soit, au prix de revient de 370 francs par tonne mise en place : 560 × 370. fr. 207,200

» Coût total des ouvrages d'art. fr. 383,200

» B. *Ballastage.*

» Le ballastage peut être considéré comme ayant atteint le kilomètre 150, et il est, d'autre part, terminé entre les kilomètres 145 et 148; il reste à faire sur 40 kilomètres.

» Le coût du ballastage est estimé à 1,600 francs par kilomètre. La dépense totale est donc de : 40 × 1,600 fr. 64,000

» Pour effectuer ce travail à raison de 10 kilomètres par mois, il faudra deux trains de travaux coûtant ensemble en personnel noir, charbon, etc., fr. 100 par jour environ, soit pour quatre mois une dépense de 100 × 100 fr. 10,000

» Coût total du ballastage fr. 74,000

» C. *Déviations provisoires de la ligne.*

» Afin de ne pas interrompre le trafic d'exploitation pendant le montage des tabliers de ponts, la voie devra, à divers emplacements, être déviée momentanément, et de nouvelles estacades devront être construites.

» La dépense résultant de ces travaux est évaluée à . . . fr. 45,000

502,200

» Dépenses totales en chiffres ronds. fr. 500,000

TROISIÈME QUESTION.

« Quelle est la somme nécessaire pour construire et parachever la ligne depuis le point où elle est actuellement construite jusqu'à Tumba (kilom. 187) ? »

RÉPONSE.

« Le rapport de la Commission technique établit (p. 65) le prix de revient moyen des kilomètres restant à construire, parachèvement compris.

» Étant donné l'avancement de la construction pendant les derniers mois, et considérant que la nature du terrain est sensiblement la même depuis le Kwilu jusqu'à Tumba, il est permis d'adopter la formule se rapportant à un avancement annuel de 80 kilomètres, soit :

$$C_{30} = 74.4 + 0.103 D.$$

» D, distance moyenne, est ici de

$$\frac{175 + 187}{2} = 180$$

d'où

$$C_3 = 74.4 + (0.103 \times 180) = 93,000 \text{ francs.}$$

» Soit pour 14 kilomètres (187 — 175 = 14) :

$$93,000 \times 14 = 1,302,000 \text{ francs.}$$

» Cette somme comprend toutes les dépenses de construction et d'armement de la ligne; elle comprend également les frais d'études. Or, dès maintenant, les terrassements de cette section sont finis jusqu'au kilomètre 178 et entamés jusqu'au kilomètre 187; les études sont entièrement achevées.

» Il est difficile d'évaluer, avec quelque exactitude, le montant de la première dépense; celui de la seconde est sans importance.

» Au lieu de fixer la réduction du chiffre de 1,302,000 francs qu'elles entraîneraient, il semble préférable de dire que l'évaluation de 1,302,000 francs comprend, indépendamment des travaux à effectuer jusqu'à Tumba, 5 kilomètres de plateforme terminés et 9 kilomètres entamés. »

La réponse à la première question a provoqué une nouvelle demande de renseignements.

La section centrale a tenu à savoir comment se décompose la somme de 1,412,899.09 francs, représentant l'ensemble des paiements que la Compagnie devra faire en avril et en mai. Elle a donc posé la question suivante, qui a reçu la réponse indiquée.

CINQUIÈME QUESTION.

« La section désire avoir autant que possible le détail de la somme de fr. 1,412,899-09 renseignée comme devant être payée en avril et en mai par la Compagnie. »

RÉPONSE.

« Voici le détail de la somme de fr.	1,412,899 09
» Sommes dues à divers pour fournitures, frêt, passages, etc. fr.	352,997 67
» Traités acceptés ou avisés	161,901 41
» Dette de la Compagnie à ce jour fr.	694,899 09
» Il y a lieu d'y ajouter, pour établir la situation fin mai :	
» Approvisionnements et matériel à expédier le 6 mai prochain fr.	523,000 »
» Frêt et passages du 6 mai	73,000 »
» Traitements d'avril et de mai.	80,000 »
» Traités avisés d'Afrique	50,000 »
» Passage et solde de compte de divers agents rentrant par le steamer <i>Léopoldville</i> attendu à Anvers le 18 avril	
	40,000 »
» Or à envoyer en Afrique, le 6 mai	150,000 »
	» Fr. 718,000 »
» Ensemble fr.	1,412,899 09

» Les intérêts sur les prêts hypothécaires consentis par les banquiers et par l'État belge n'arrivent à échéance qu'au 30 novembre prochain ; ils ne sont donc pas compris dans les paiements à faire en avril et en mai.

» Toutefois, ils seront réglés plus tôt si, par suite de l'approbation par les Chambres de la Convention du 27 mars dernier, la Compagnie est à même de rembourser anticipativement les prêts.

» Fin mai, il restera dû :

» Sur le prêt de 5 millions consenti par les banquiers — intérêts fr.	125,000 »
» Sur le prêt de 5 millions consenti par l'État belge — intérêts.	125,000 »
» Ensemble fr.	<u>250,000 »</u>

» Ces intérêts pourront être couverts par les recettes de janvier à mai 1896, dont il n'a pas été tenu compte pour établir la situation au 31 mai.

Au 1^{er} avril la situation financière de la Compagnie était donc celle-ci :

La Compagnie avait des approvisionnements pour une valeur de fr.	2,174,144 61
Elle avait un solde disponible chez ses banquiers et des créances résultant de transports effectués pour un total de.	486,787 99
Elle avait une dette de	694,899 09

Elle ne peut donc, sans se créer à bref délai des ressources nouvelles, continuer les travaux.

Pour que, le chemin de fer étant achevé jusqu'à Tumba, la Compagnie se trouve dans la même situation qu'aujourd'hui, elle doit avoir :

$$500,000 + 1,502,000 = 1,802,000 \text{ francs.}$$

Elle doit ensuite, pour terminer le chemin de fer, emprunter 25,000,000 fr.

Mais il faut lui donner le temps de trouver ces ressources. Et il ne peut être question pour elle d'interrompre les travaux. L'interruption des travaux suppose le licenciement du personnel, des frais de rapatriement et surtout les frais énormes à faire pour recruter le personnel à nouveau et remettre les chantiers en activité le jour où l'on reprendrait les travaux.

La perte se chiffrerait par plusieurs millions. Il n'y a pas à y songer. La section centrale a donc demandé au Gouvernement de quelle somme la Compagnie devrait pouvoir disposer pour continuer les travaux pendant le temps dont elle aura besoin pour négocier un emprunt suffisant à l'achèvement de la ligne. Voici la réponse que nous avons reçue :

QUATRIÈME QUESTION.

« Quelle est la somme dont la Compagnie devrait pouvoir disposer pour lui permettre de négocier l'emprunt nécessaire à l'achèvement de la ligne tout en n'interrompant pas les travaux ? »

RÉPONSE.

« Pour emprunter dans de bonnes conditions, la Compagnie devrait pouvoir montrer que la recette moyenne réalisée depuis l'ouverture de la ligne jusqu'à Tumba présente un caractère de stabilité; cette démonstration ne sera faite qu'après plusieurs mois d'exploitation.

» La section de la Lufu à Tumba sera ouverte au commencement de juin; si l'expérience dure pendant quatre mois, la Compagnie connaîtra en octobre les résultats de septembre. Pour lui laisser le temps d'émettre un emprunt, il conviendrait donc qu'elle disposât de ressources suffisantes pour marcher, sans arrêter la construction, jusque dans le courant du mois de novembre.

» Il est établi dans la réponse à la première question que, fin mai, les dépenses dépasseront les ressources actuellement disponibles de . . . fr. 927,000

» A cette date, le rail sera arrivé au kilomètre 187, la plateforme sera achevée jusqu'au kilomètre 192 et les terrassements entamés au kilomètre 201.

» De fin mai au 15 novembre, soit en cinq mois et demi, sur le pied de 80 kilomètres par an, on construira 57 kilomètres, dont le prix de revient moyen, d'après la formule insérée à la page 65 du rapport de la commission technique, sera de 96,000 francs; la construction jusqu'à fin novembre coûtera donc $57 \times 96,000 =$ fr. 3,552,000

» Les dépenses de parachèvement des 173 premiers kilomètres étant de . . . fr. 500,000

on arrive à un chiffre total de . . . fr. 4,979,000
soit, en chiffres ronds, à 5 millions de francs.

» Au 15 novembre, la situation de la ligne se présentera comme il suit :

» Kilomètres exploités	187
» — construits	224
» Plateforme finie jusqu'au kilomètre	229
» Terrassements entamés —	258

» Et, la Compagnie renouvelant ses approvisionnements au fur et à mesure de leur emploi, elle aurait encore en Afrique, à cette époque, du matériel de construction représentant une valeur de 2 millions environ.

En mettant la Compagnie à même de disposer de 5,000,000 de francs, on lui permettra par conséquent d'exploiter, tout en continuant ses travaux, les 187 kilomètres pendant quatre mois, c'est-à-dire pendant un temps assez long pour que l'on puisse se faire une juste idée du trafic, et permettre à la Compagnie de négocier l'emprunt dont elle aura besoin si elle désire achever toute la ligne.

La majorité de la section centrale paraissant disposée à se rallier à une proposition conçue dans cet ordre d'idées, M. le Ministre des Finances a conclu avec la Compagnie une convention nouvelle sous forme d'un acte additionnel à la convention du 27 mars 1896. Cet acte additionnel porte la date du 10 avril 1896. Il est ainsi conçu :

« *Acte additionnel à la convention conclue le 27 mars 1896 entre
le Gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Congo.*

» Entre l'État belge, représenté par M. P. de Smet de Naeyer, Ministre des Finances, d'une part, et la Compagnie du chemin de fer du Congo, représentée par MM. Jules Urban et Albert Thys, respectivement président et administrateur-directeur général, spécialement autorisés aux fins des présentes par le Conseil d'administration dans sa séance du 8 avril 1896, d'autre part,

» Il a été convenu ce qui suit :

» Les articles 1 et 2 de la convention du 27 mars 1896 sont modifiés de la manière suivante :

» **ARTICLE 1^{er}.** Sous réserve du droit de priorité conféré aux actionnaires par l'article 13, second alinéa, des statuts, l'État belge s'engage à souscrire au pair quatre mille actions de capital et six mille actions ordinaires, de 500 francs chacune, que la Compagnie du chemin de fer se propose d'émettre.

» Les droits des nouvelles actions sont identiques à ceux qui sont attachés par les statuts aux actions de capital et aux actions ordinaires déjà existantes.

» L'État belge s'engage, en outre, à garantir envers les porteurs, à concurrence de 10 millions de francs, le service des intérêts et de l'amortissement d'obligations à 5 p. c. que la Compagnie se propose d'émettre et qui seront remboursables, en soixante-six ans au plus, au moyen d'annuités égales prélevées sur les recettes du chemin de fer.

» Les titres, dont la forme et le taux d'émission devront être approuvés par le Ministre des Finances, seront visés par la Trésorerie. Après qu'ils auront été revêtus de ce visa, ils seront déposés dans la caisse de l'État pour compte de la Compagnie du chemin de fer du Congo.

» La délivrance des obligations sera autorisée par le Ministre des Finances à mesure des besoins de la Compagnie.

» Le versement de 3 millions de francs à effectuer par l'État belge pour couvrir sa nouvelle souscription d'actions sera affecté au remboursement des avances faites à la Compagnie en vertu de la loi du 29 juin 1893.

» Le produit des obligations à émettre sera affecté, à concurrence de 3 millions de francs, au remboursement du solde de l'emprunt hypothécaire de 10 millions contracté par la Compagnie, et, à concurrence de 5 millions de francs, à la continuation des travaux.

» **ART. 2.** La Compagnie du chemin de fer du Congo s'engage à apporter à ses statuts les modifications ci-après :

» **ART. 4.** (Comme dans la convention du 27 mars 1896.)

» **ART. 5.** (— — — — —)

» **ART. 42.** Pendant la période de construction du chemin de fer, il sera bonifié sur les sommes versées un intérêt intercalaire de 5 1/2 p. c. l'an aux actions de capital et aux actions ordinaires.

» Toutefois, cet intérêt ne sera payé qu'à concurrence du produit net de l'exploitation qui sera réalisé à partir du 1^{er} juillet 1896. Pour établir ce produit, il sera ouvert, dans les livres de la Compagnie, à partir de la date ci-dessus, un compte

spécial d'exploitation. Au crédit de ce compte seront renseignées les recettes brutes encaissées, telles qu'elles sont définies à l'article 4^{bis}, litt. b, de la convention du 27 mars 1896, et, au débit, toutes les dépenses d'exploitation, déduction faite de celles qui incombent au service de la construction à raison des transports que ce service nécessite, étant entendu que le coût de ces transports sera évalué au prix de revient.

» Les dispositions du présent article sont applicables aux intérêts intercalaires arrivés à échéance depuis le 1^{er} juillet 1894.

» Fait en double à Bruxelles, le dix avril 1896 quatre-vingt-seize. »

Cette convention reste exactement dans l'ordre d'idées de la convention du 28 mai 1894. Comme celle-ci, elle a pour but de permettre à la Compagnie de poursuivre la construction de la ligne sur une longueur suffisante pour que l'exploitation puisse se faire dans de bonnes conditions ; de prouver, par conséquent, la valeur de son entreprise et d'emprunter les capitaux nécessaires à l'achèvement du chemin de fer. Ce qui l'en distingue, c'est qu'au lieu de souscrire pour dix millions d'actions, l'État belge n'en souscrit que pour cinq millions remplaçant le prêt hypothécaire consenti par la loi du 29 juin 1893 et substitue à la souscription des cinq autres millions l'aval qu'il donne à une émission de dix millions d'obligations.

De ces dix millions d'obligations, cinq millions serviront à rembourser le prêt hypothécaire consenti par les banquiers. Les cinq autres millions seront consacrés à la continuation des travaux.

Pour le surplus, l'acte additionnel du 10 avril 1896 conserve les stipulations de la convention du 27 mars 1896 et prescrit que les intérêts intercalaires, y compris les intérêts non payés arrivés à échéance depuis le 1^{er} juillet 1894, ne seront payés dorénavant que sur le produit net de l'exploitation qui sera réalisé à partir du 1^{er} juillet 1896.

SITUATION DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER APRÈS LE VOTE
DE LA CONVENTION (ACTE ADDITIONNEL DU 10 AVRIL 1894).

En supposant que cette convention soit votée, l'État belge aura-t-il encore à intervenir ? La négative n'est pas douteuse. Au sein de la section centrale il a été déclaré et par les membres qui s'y sont ralliés et par M. le Ministre des Finances, organe du Gouvernement, que l'adoption de cette proposition transactionnelle marquait le terme à l'intervention de l'État belge dans l'affaire du chemin de fer. Et pour peu que l'on réfléchisse à la situation dans laquelle se trouve la Compagnie, on se convaincra facilement que cette intervention n'aurait plus aucune raison d'être.

La Compagnie peut, en effet, recourir à trois solutions.

La première consiste à achever immédiatement la ligne en empruntant les capitaux nécessaires. Ces capitaux, les trouvera-t-elle ? Si nous nous reportons aux déclarations qu'elle a faites en 1894, ce point est certain pour elle.

Il résulte de la correspondance échangée, il y a deux ans, avec l'honorable Ministre des Finances, que la Compagnie demandait, à cette époque,

à être dégagée de la convention du 28 mai 1894 et s'offrait à trouver elle-même les capitaux nécessaires. Le 12 décembre 1894, la Compagnie écrivait la lettre suivante :

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

1^{re} Direction.
N° 271/IV.

Bruxelles, le 12 décembre 1894.

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 approuvatif 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 3 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 15 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,

L'Administrateur, Directeur général,

(Signé) DE LAVELEYE.

(Signé) THYS.

Et le 8 janvier 1895, elle confirmait en ces termes ses déclarations antérieures :

COMPAGNIE
du
CHEMIN DE FER DU CONGO

Bruxelles, le 5 janvier 1895.

N°

« 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 permettraient 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 soumettons 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 donnent 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) THYS.

» *Le Président,*

» (Signé) URBAN. »

Lorsque la Compagnie exploitera 187 kilomètres de chemin de fer libres de toute charge, sauf les dix millions d'obligations à 3 p. c. et que la ligne sera achevée jusqu'au kilomètre 224 et entamée jusqu'au kilomètre 258, lorsqu'elle pourra prouver par les recettes effectuées pendant 4 mois sur ce tronçon important, que l'entreprise est viable et même, si les prévisions actuelles se réalisent, brillante, il est hors de doute qu'elle trouvera plus facilement à emprunter de l'argent qu'en 1894, alors que 70 kilomètres seulement étaient construits et 40 exploités.

Donc, si les déclarations faites en 1894 par la Compagnie étaient sérieuses, et rien ne nous autorise à en douter, si elles étaient basées non sur des espérances, mais sur des propositions faites par des établissements de crédit, à *fortiori* trouvera-t-elle aujourd'hui les capitaux qui lui sont nécessaires.

Supposons cependant qu'elle ne les trouve pas; deux solutions s'offriraient

encore à la Compagnie. Elle pourrait exploiter simplement la ligne Matadi-Tumba. Cette ligne est assez longue pour offrir de sérieux et importants avantages à tous ceux qui trafiquent ou séjournent au Congo.

Elle aurait certainement tous les transports arrivant du Haut-Congo, aussi bien que tous les transports de Matadi vers cette région. On peut affirmer que le portage serait supprimé de Matadi à Tumba, c'est-à-dire sur la moitié environ de la distance sur laquelle il s'exerce aujourd'hui ; et si les chiffres qui figurent dans les documents qui nous sont fournis sont exacts, comme nous avons lieu de le croire, les recettes prouveraient bientôt la valeur du chemin de fer. Peu d'années s'écouleraient avant que la Compagnie se trouvât à même de reprendre ses travaux. Elle aurait fait sans doute une perte assez considérable par suite de l'interruption des travaux, mais rien dans son entreprise ne serait compromis.

Telle est l'hypothèse la plus défavorable : on voit qu'elle n'a pas de quoi nous effrayer.

POSSIBILITÉ DE REMPLACER LE CHEMIN DE FER PAR UNE ROUTE DE TUMBA AU POOL.

Mais une autre solution encore pourrait être admise. Le trafic du chemin de fer n'est limité que par la capacité du portage. Ce qui fait défaut au chemin de fer, ce ne sont pas les marchandises à transporter, ce sont les hommes pour les lui apporter.

La Compagnie pourrait donc, réalisant une idée déjà ancienne et reprise par un membre de la Commission des XXI, mettre le chemin de fer en communication meilleure avec le Pool par une route qui augmenterait l'affluence des marchandises et pourrait plus tard, sinon dans sa totalité au moins en partie, servir d'assiette au chemin de fer.

Cette solution a fait l'objet d'une question soumise au Gouvernement. Voici la réponse :

QUESTION POSÉE PAR LA COMMISSION DES XXI.

« Ne suffirait-il pas, la voie ferrée une fois établie jusqu'à Kimpessé, d'établir de cette localité jusqu'à Léopoldville une simple route ordinaire ? Cette route pourrait être transformée ultérieurement en voie ferrée, lorsque l'extension du trafic et l'accroissement des ressources en montreront la nécessité et permettront d'en couvrir les frais. »

RÉPONSE.

« Si la réalisation de l'idée qui git au fond de cette question pouvait être une solution du problème, et qu'une certaine longueur de route ordinaire pût constituer une partie de ce grand trait d'union dont la Compagnie du chemin de fer du Congo poursuit l'établissement entre le port de Matadi et le réseau fluvial supérieur, peut-être y aurait-il lieu, tout d'abord, d'examiner si Kimpessé est bien le point de la région des cataractes où la transition du transport par rail au transport par route ordinaire se ferait avec le plus d'avantage.

« Kimpessé, en effet, n'est qu'un village essentiellement indigène, en lui-même fort insignifiant, et qui semble ne plus avoir quelque importance qu'à raison du marché de Kaudu, très fréquenté, qui se tient dans ses environs tous les huit jours.

« Une cinquantaine de kilomètres de voie ferrée en plus — kilomètres à construire, d'ailleurs, dans les plus faciles conditions et dont les premiers doivent être entamés en ce moment — conduiraient jusqu'aux abords de Luvituku où, par contre, à côté de la station de l'État, se groupent déjà les établissements de plusieurs sociétés commerciales et d'où rayonnent les routes vers Lukungu au N.-O., le Pool au N.-E. et Popocabaca au S.-E.

« Luvituku est plus près à la fois du Pool, de Lutété, de Mamjauga et de Popocabaca, tout en se trouvant situé, au moins autant que Kimpessé, au centre d'un district populeux, fort important pour le recrutement des porteurs.

« Une petite étude comparative ferait d'ailleurs découvrir aisément quel point il y aurait le plus d'intérêt à choisir comme tête de ligne.

« Mais nous sommes d'avis que le point terminus du chemin de fer ne peut se trouver qu'à Léopoldville, ou en amont de ce poste, sur la rive du Pool. Et voici pourquoi :

« L'on parle de faire suite au chemin de fer par une « simple route ordinaire » que l'on transformerait plus tard en voie ferrée.

« Si les limites de déclivité et de courbure devaient être les mêmes pour cette route ordinaire que pour la voie ferrée, l'axe de la route serait le même, en plan et en profil, que celui du chemin de fer, et la route ne serait donc que le chemin de fer, où un coffre de chaussée remplacerait la voie.

« Dans ces conditions, son établissement ne présenterait comme avantage sur la prolongation du railway que l'économie de la voie proprement dite et le transport des traverses et des rails avec les accessoires. Par contre, la construction du coffre de la route exigerait des transports plus onéreux que le ballastage de la voie, et la réduction de dépense serait donc nulle ou à peu près.

» On doit donc admettre que la route par laquelle on effectuerait les transports entre le bout du rail et le Stanley-Pool, serait une route plus indépendante des conditions imposées au chemin de fer.

» Mais dans ce cas encore, la nouvelle voie de communication devrait suivre, sinon le même profil, au moins le même tracé en plan, sans quoi le chemin de fer futur constituerait un railway tout à fait distinct de la route créée, hypothèse qui doit évidemment être écartée a priori. Seule donc la déclivité plus forte qu'on pourrait donner à la route permettrait au tracé d'épouser plus fidèlement le terrain naturel et de diminuer ainsi, dans une certaine mesure, les cubes des tranchées et des remblais, peut-être aussi les maçonneries des ouvrages d'art.

» Ainsi comprise, la nouvelle route, sans doute, pourrait être moins longue à construire que la plateforme du chemin de fer, et permettrait de réaliser, sur la dépense de premier établissement, une certaine économie. Mais, ainsi que cela est démontré, entre autres, par les routes analogues, mais de peu de longueur, de l'île de San-Thomé, où nous avons vu des attelages de dix ou douze bœufs remorquer péniblement des charrettes contenant quelques balles de café à peine,

l'exploitation d'une telle voie de communication ne serait possible que dans des conditions ruineuses au point de vue du rendement.

» La route ordinaire n'est, en effet, pratiquement utilisable, pour le transport par axe, que pour autant qu'elle soit maintenue dans un parfait état d'entretien, condition difficile et assujettissante même chez nous, et qu'il serait, pensons-nous, quasi impossible d'obtenir sur la route du Congo, infailliblement exposée à se détériorer rapidement, tant à raison de sa largeur réduite que de la série nombreuse des chariots qui devraient y passer.

» L'on sait que pour éviter que l'eau ne séjourne sur une chaussée, ce qui amollit le sous-sol et augmente dans d'énormes proportions la résistance des véhicules à la traction, on doit donner aux routes un profil transversal bombé. Une conséquence fatale de ce bombement est la tendance constante, instinctive, du moteur animé, à passer dans l'axe de la voie. L'attelage passant toujours dans l'axe, les roues suivent toujours la même piste et, si bien que soit exécuté le coffre, l'élasticité d'une chaussée étant limitée et chaque roue laissant donc une trace, d'abord peu sensible, mais qui s'accroît rapidement au bout d'un certain nombre de passages, les routes deviennent flacheuses ; des frayés, puis des ornières, se creusent. On démontre aisément, d'ailleurs, que pour sortir d'une ornière de profondeur h , les roues ayant un rayon r , il faut exercer sur le véhicule une traction F liée à la charge P qui pèse sur les roues, par la relation

$$\frac{F}{P} = \sqrt{\frac{1}{\left(1 - \frac{h}{r}\right)^2} - 1},$$

dans laquelle le rapport $\frac{h}{r}$ de la profondeur de l'ornière à la longueur du rayon,

variant de 0.1 à 0.2, fait croître $\frac{F}{P}$ de 0.48 à 0.75. Dans ces conditions, il est plus commode d'effectuer le transport à dos de bêtes de somme, que l'employer un véhicule, et c'est, en fait, le premier de ces modes de locomotion que l'on voit employer de préférence dans les pays où l'on ne consacre pas à l'entretien des routes l'argent et l'intelligence voulus, notamment dans l'intérieur de la Grèce.

» Les bêtes de somme résisteraient-elles, d'ailleurs, au régime auquel elles seraient soumises et au travail qu'on exigerait d'elles dans la région des cascades ?

» Jusqu'à ce jour, rien, que nous sachions, ne permet de l'affirmer, et nous croyons que l'on ne saurait déterminer l'espèce de moteur animé qu'il conviendrait d'utiliser, qu'après un certain nombre de tâtonnements, d'expériences forcément longues et coûteuses.

» Comme c'est un désir évident d'économie dans le coût de premier établissement qui a suggéré la question que nous examinons, il est permis d'envisager aussi l'hypothèse où la voie faisant suite au chemin de fer ne serait qu'une sorte de sentier des caravanes, plus ou moins perfectionné, le transport entre le terminus du tronçon de la ligne ferrée et le Pool se continuant à dos d'homme.

» L'on pourrait, pour ce cas, se contenter de corriger simplement le plan et le profil des sentiers existants. En pays montagneux, où, tout droit et suivant la

ligne de la plus grande pente, le noir escalade les flancs abrupts des ravins ou dévale dans les gorges profondes, souvent afin de profiter du chemin frayé par les ravinements des eaux, on développerait le tracé suffisamment en longueur pour ne racheter que doucement les trop brusques dénivellations. Dans les plaines, à travers lesquelles les nègres serpentent en d'infinis méandres, pour éviter les obstacles que leur opposent les pierres ou les herbes de la brousse, ou les enchevêtrements des lianes de la forêt, on supprimerait de nombreux kilomètres en rectifiant les tracés. On pourrait souvent éviter des montées inutiles, et probablement aussi choisir plus heureusement certains cols de passage d'un bassin à un autre. Au-dessus des rivières de moyenne et de petite largeur, on pourrait jeter des ponts en bois plus solides et mieux établis, plus facilement accessibles que ceux existants. Des pirogues ou des baleinières bien montées et outillées pourraient assurer le passage des larges cours d'eau.

» Tout cela, évidemment, ne serait ni bien long, ni bien difficile, ni bien coûteux.

» Mais il faut reconnaître que le résultat ainsi atteint ne serait pas non plus bien considérable.

» L'on sait qu'au moindre conflit de tribu à tribu, ou de village à village, le chemin des caravanes peut être fermé. La mort d'un porteur, dit-on, peut faire déclarer la route fétiche, et décider pour longtemps les autres à ne plus y passer.

» D'autre part, un pont en bois, surtout s'il est près d'un camp où les porteurs passent la nuit, ne pourrait être si bien monté que les noirs ne le détériorent en y prenant du bois pour se chauffer.

» Sur les grands cours d'eau, en temps de crue, non seulement tout passage d'eau devient impossible aux pirogues ou baleinières, mais souvent ces embarcations sont arrachées de leurs attaches et entraînées dans les rapides. Semblable accident arrivant sur l'Inkissi, par exemple, peut interrompre pour des mois la communication d'une rive à l'autre.

» Au surplus, comme dans le cas précédent, il faut considérer que le trafic du chemin de fer se trouverait forcément limité à un maximum imposé par la capacité de transport maxima de ce sentier, par lequel seul il pourrait s'alimenter, et n'y eût-il que cette seule raison, elle suffirait, semble-t-il, pour que l'on ne pût se rallier au projet examiné.

» Dans tout ce qui précède, nous n'avons d'ailleurs envisagé la question qu'au point de vue du transport des marchandises, mais nous ne pouvons pas oublier qu'il y a lieu d'assurer également le transport des hommes, celui-ci exigeant, avant tout, une condition nouvelle que le chemin de fer est seul à même de réaliser : la rapidité.

» Sur la durée du voyage de Kimpessé au Pool, il est indéniable que le railway fera gagner au moins six jours sur le mode actuel de voyage.

» Il faut savoir par expérience personnelle ce que six jours de marche, dans la région des chutes, représentent de fatigues et de sujétions, pour apprécier à sa valeur l'économie des étapes qui seraient épargnées par le chemin de fer et dont la durée peut être considérée comme ajoutée à l'existence du voyageur.

» Nous croyons donc que la question reproduite en tête de cette note ne peut recevoir qu'une solution négative.

« Nous pensons que la puissance d'un outil doit être largement établie en prévision du travail à produire, et que la préférence doit être donnée à la continuation du railway tel qu'il est commencé, au point de vue tant de la capacité de la voie à créer, des frais d'établissement et de ceux de locomotion, que de la sûreté, la commodité, la ponctualité, la rapidité des transports des hommes et des choses. »

Cette réponse prouve que la question posée par la commission des XXI a été mal comprise. Disons tout d'abord qu'il ne pourrait s'agir de comparer au point de vue du rendement et de la facilité, la route proposée à un chemin de fer. Il est incontestable que celui-ci gardera toujours de grands et sérieux avantages. La route n'est qu'un expédient destiné à parer temporairement à l'absence d'une voie meilleure et plus rapide, à venir en aide à la partie construite du chemin de fer, non à remplacer la partie du chemin de fer à construire. Les prétentions de cette solution ne vont pas au-delà et nous sommes d'accord avec l'auteur de la réponse quand il préfère le chemin de fer à la route.

Mais, cette déclaration faite, il faut reconnaître que les objections à l'établissement d'une route ne paraissent pas fondées.

Et d'abord l'auteur de la réponse croit qu'il s'agit d'établir au Congo une route semblable à nos routes belges *avec chaussée*. Là est son erreur principale et la raison pour laquelle il arrive à conclure que le prix serait trop élevé.

Il s'agit d'un chemin de terre avec point ou peu d'empierrement.

Dans un pays comme le Congo on peut passer partout : les terrains sont libres ; si le chemin se défonce d'un côté, l'on passe d'un autre côté.

Les transports seraient du reste faits par des charrettes légères à deux roues portant de 500 à 1000 kilogrammes maximum.

Les avantages d'une semblable route seraient ceux-ci :

1° Possibilité d'avoir des moyens sérieux de transport entre Matadi et le Pool dans 18 mois, tandis qu'on ne peut espérer voir le chemin de fer entièrement construit avant 1900.

2° Economie à réaliser dans la main d'œuvre de la dite partie du chemin de fer, quand on l'établira :

a) D'abord, par suite des facilités dans les transports qui seront assurés par la route, — transports de vivres, de chaux, de matériaux divers.

b) Et ensuite en rendant disponibles, pour les attacher aux travaux du chemin de fer, les milliers d'hommes qui aujourd'hui sont porteurs.

3° Expérience de l'exploitation des 187 premiers kilomètres permettant de modifier, s'il y a lieu, les inclinaisons ou le rayon des courbes dans la dite partie.

4° Possibilité d'étudier à fond la deuxième partie du tracé.

5° Bon exemple à donner aux indigènes qui aujourd'hui n'ont ni attelages ni bêtes de somme et qui verront tous les avantages que l'on peut en tirer.

6° Possibilité de tenter dans le Haut-Congo, à bref délai, des travaux de culture et diverses entreprises qui peuvent avoir été négligés jusqu'ici, le nombre de porteurs étant limité et conséquemment le nombre de charges

envoyées dans le Haut-Congo étant relativement restreint. Or, sans marchandises d'Europe, il n'y a rien à faire dans le Haut-Congo.

7° Possibilité d'envoyer au Pool des pièces de steamer et autres, d'un poids relativement fort : 1,000 kilogrammes et même exceptionnellement davantage ;

8° Trafic immédiat plus considérable assuré au tronçon du chemin Matadi-Tumba.

La distance de Matadi au Pool étant de 400 kilomètres, et Tumba se trouvant au kilomètre 187, la route aurait 213 kilomètres de longueur. Sur une centaine de kilomètres, il n'y aurait guère de terrassements à faire. Il y aurait à débroussailler, à arracher ça et là quelques pierres.

Sur les 100 autres kilomètres, il y aurait des terrassements plus importants.

Il y aurait en outre certains travaux à effectuer, par exemple des rampes d'accès pour les passages à gué, des ponts en bois sur certaines rivières, des bacs de passage sur d'autres, certains travaux de consolidation dans quelques passes marécageuses, des empièvements dans quelques parties.

Du reste, cette idée fut émise dès 1888. Elle fut patronée à cette époque par un homme que l'on ne pourra considérer comme peu favorablement disposé envers le chemin de fer et qui, certes, a une compétence spéciale dans les choses d'Afrique. Au mois de mai 1888, M. le capitaine Thys donnait une série de conférences à la Société belge des ingénieurs et des industriels. Il exposait le plan d'une Compagnie à créer pour organiser des transports par bœufs entre Matadi et le Pool. Et voici comment il justifiait ce projet :

« Si l'entreprise est réalisable financièrement parlant, comme je le crois, elle fera faire à la construction du chemin de fer et à toute l'œuvre du Congo un pas considérable.

« La route à aménager pour la rendre praticable pour le transport par bœufs suivrait le tracé général reconnu pour le chemin de fer ; les rivières seraient passées sur des bacs, afin d'éviter la construction d'ouvrages d'art coûteux. Il est évident qu'il faudra établir des stations de halte où les bœufs, après leur journée de trainage, recevront une nourriture supplémentaire à celle qu'ils pourront trouver sur le pays. Cette route, telle qu'elle serait, viendrait en aide à la construction du chemin de fer en rendant possible, dès maintenant, la création d'entreprises commerciales dans le Haut-Congo.

« Elle préparerait ainsi le trafic de la voie ferrée, mais elle aurait principalement pour avantage de rendre possible l'exploitation des premiers tronçons de la ligne du chemin de fer dès qu'ils seraient construits.

« La difficulté principale de l'affaire du chemin de fer du Congo est évidemment la constitution du capital, qui, dans l'état actuel, est condamné à ne pas produire de fruit direct pendant toute la période de construction, qui sera forcément assez longue. Si on ne fait rien de nouveau, il faudra que la ligne entière soit achevée pour être exploitée ; avec la combinaison d'un service de transports par bœufs, cet inconvénient est considérablement atténué ;

à mesure que la construction de la ligne avancera, les équipages étant refoulés vers l'intérieur et accumulés sur une route plus courte, la capacité des transports est considérablement augmentée et l'exploitation commerciale pourra commencer presque dès les débuts, partie par la portion de voie ferrée achevée, partie par les chariots à bœufs.

On voudra bien remarquer que les arguments donnés en faveur de cette route, qui devait s'étendre de Matadi et non pas seulement de Kimpessé-Luvituku au Pool, sont identiquement ceux que nous faisons valoir plus haut.

Que si l'expérience a prouvé ou devait définitivement prouver que les bœufs ne peuvent servir aux transports, il faudrait évidemment les remplacer par d'autres bêtes de somme. Il semble admis aujourd'hui que les mules peuvent vivre au Congo, et d'ailleurs, ne faudrait-il pas désespérer de l'avenir d'une colonie où aucune bête de somme ne pourrait résister au climat ?

Il nous paraît inutile de discuter davantage la possibilité ou les avantages de la solution. Son adoption, en effet, regarde la Compagnie du chemin de fer. C'est à elle de savoir si ses intérêts lui commandent de poursuivre immédiatement l'achèvement du chemin de fer ou d'adopter un système transitoire et préparatoire : la route.

Nous avons simplement voulu démontrer, et nous pensons que la démonstration est faite, que même si la Compagnie ne trouvait pas les capitaux que réclame l'achèvement du chemin de fer, elle pourrait à peu de frais améliorer considérablement les conditions déjà très favorables, d'après les chiffres qui nous ont été remis, de la ligne Matadi-Tumba.

La Chambre n'a donc pas à craindre que, dans un délai plus ou moins éloigné, on vienne solliciter à nouveau son intervention. Les faits aussi bien que les déclarations du Gouvernement doivent la rassurer complètement à cet égard.

AVANTAGES DE LA CONVENTION (ACTE ADDITIONNEL) DU 10 AVRIL 1896, COMPARÉS A LA CONVENTION DU 28 MAI 1894.

A deux reprises différentes, les sections ont approuvé la convention du 28 mai 1894. La Chambre refuserait-elle aujourd'hui d'approuver la convention du 10 avril 1896, à laquelle s'est ralliée la majorité de la section centrale ?

Il faudrait pour cela, semble-t-il, que cette convention fût plus défavorable. Or le contraire est facile à établir.

Si la convention du 28 mai 1894 était votée, l'Etat belge aurait, sur un capital d'actions de 55 millions de francs, une part de 20 millions, soit $\frac{4}{7}$. Il serait astreint à faire immédiatement un débours de 3 millions.

La convention du 10 avril 1896 ne l'oblige à aucun débours nouveau. Dans le capital-actions de 50 millions, il aura une part de 15 millions, soit la $\frac{1}{2}$ au lieu des $\frac{4}{7}$. Il garantit l'intérêt de 10 millions d'obligations; mais qui pourrait soutenir que 10 millions d'obligations ne seront pas largement garantis par les 224 kilomètres de chemin de fer qui seront construits ? Il est de toute

évidence que, dans la seconde hypothèse, les fonds de l'Etat belge courent un risque moindre que dans la première.

D'autre part, la clause de rachat est plus favorable également à l'Etat belge. En effet, au lieu de rembourser les actions ordinaires au taux fixe de 600 francs, il n'est plus tenu qu'à les rembourser au pair, sauf une prime représentée par une part dans les bénéfices de l'exploitation.

Un système de primes et d'amendes équitablement établi, applicable en cas de rachat, engage la Compagnie à éviter tout retard, à presser au contraire l'achèvement de la ligne, et à faire toutes les économies compatibles avec la bonne exécution des travaux et la sécurité de l'exploitation.

Enfin, les intérêts intercalaires ne viennent plus grever le capital souscrit pour la construction, mais sont mis à charge des recettes nettes faites sur la partie exploitée de la ligne.

EXAMEN D'UNE AUTRE SOLUTION PROPOSÉE PAR UN MEMBRE
DE LA SECTION CENTRALE.

Au sein de la section centrale, un membre a signalé une autre solution possible pour la convention à conclure avec la Compagnie du chemin de fer.

L'Etat belge n'aurait pas remplacé par une souscription d'actions le prêt hypothécaire consenti par la loi du 29 juin 1893.

Il aurait avancé à la Compagnie les sommes nécessaires :

« Pour achever la ligne jusqu'au point qu'il faut atteindre pour que l'exploitation puisse se faire dans de bonnes conditions, point autrefois fixé vers Kimpessé et que l'on fixe aujourd'hui à Tumba, ce qui est à vérifier. »

Ces sommes auraient été avancées à titre de prêt hypothécaire, venant s'ajouter à celui consenti par la loi du 29 juin 1893.

Enfin, l'Etat aurait avancé à la Compagnie les sommes nécessaires pour donner à la Compagnie le temps de négocier une émission d'obligations tout en poursuivant les travaux. Mais cette dernière avance aurait été faite simplement à titre temporaire, en compte-courant, et aurait dû être remboursée sur le montant des premières sommes obtenues par la Compagnie grâce à l'émission d'obligations.

La majorité de la section centrale a fait observer que cette solution n'était pas aussi avantageuse que celle de l'acte additionnel à la convention du 27 mars 1896.

En effet, en nous rapportant aux chiffres donnés par le Gouvernement, et en supposant le terminus établi à Tumba, la situation de la Compagnie aurait été celle-ci : La Compagnie aurait eu une dette hypothécaire de :

5,000,000 francs prêtés par l'Etat (loi du 29 juin 1893);

5,000,000 francs prêtés par les banquiers;

2,000,000 francs, en chiffre rond, prêtés par l'Etat et nécessaires pour parachever la ligne jusqu'au kilomètre 173 et poursuivre jusqu'à Tumba (kil. 187).

Total : 12,000,000 francs de dette hypothécaire à 5 p. c.

De plus la Compagnie aurait une dette de 3,000,000 francs envers l'État belge, à rembourser sur le montant des premières obligations émises.

La Compagnie se serait donc trouvée dans des conditions très défavorables pour négocier son emprunt ultérieur.

Or, de trois choses l'une :

Ou l'entreprise du chemin de fer est une affaire excellente, brillante, et alors toutes les combinaisons se vaudront finalement à peu de chose près, puisque les recettes suffiront largement à payer les charges. Une différence dans le taux de l'intérêt des sommes empruntées ou dans le caractère du prêt ne peut avoir qu'une influence accessoire dans ce cas.

Ou bien l'entreprise est mauvaise, mort-née, destinée à être abandonnée, et alors toutes les solutions se valent encore, puisque toutes les sommes prêtées à quelque titre que ce soit seront perdues. Et le mieux serait alors de l'abandonner sur l'heure.

Ou bien l'entreprise est viable et pourra se maintenir moyennant les efforts nécessaires.

Mais alors l'intérêt évident de l'Etat belge est de mettre la Compagnie dans les conditions les meilleures possibles pour négocier son emprunt. Or, il est clair que la première de toutes les conditions est de dégrever la ligne des hypothèques qui la grèvent. Tel est l'intérêt de la Compagnie. Tel est encore bien plus l'intérêt de l'Etat.

En adoptant la solution proposée par notre collègue, la Compagnie aurait, du chef de ses emprunts hypothécaires et des avances faites à titre provisoire, à pourvoir à une charge annuelle privilégiée de 750,000 francs, à prélever sur les recettes et au besoin sur le montant des sommes à emprunter.

En adoptant la solution de l'acte additionnel, ces charges privilégiées sont réduites à 500,000 francs.

Et il suffit que la Compagnie puisse, sur ses recettes, prélever en outre 500,000 francs, pour que l'intérêt des 5,000,000 d'actions nouvelles souscrites par l'Etat soit également assuré.

Enfin, la solution proposée par ce membre obligeait l'Etat belge à faire de nouveaux débours jusqu'à concurrence de 5 millions de francs, dont 2 millions à titre définitif et 3 millions à titre temporaire, tandis que l'acte additionnel n'oblige à aucun débours.

On le voit, la solution de l'acte additionnel est à tous égards la meilleure.

Mais en supposant qu'elle fût moins bonne, il y avait une raison péremptoire qui empêchait d'admettre la solution proposée par ce membre.

C'est que celle-ci est notablement plus défavorable à la Compagnie que la convention du 28 mai 1894. En effet, d'après cette dernière convention, l'État belge souscrivait pour 10 millions d'actions et la Compagnie était déchargée de toute dette hypothécaire, tandis que la solution proposée augmentait la dette hypothécaire de la Compagnie et la portait à 12 millions.

Or, il ne paraît pas contestable que le minimum que la Chambre puisse voter, c'est la convention du 28 mai 1894.

Il n'y a pas à se le dissimuler, il y a plus qu'un engagement moral et du Gouvernement et de la Chambre à voter cette convention.

Elle a été signée par le Gouvernement, deux fois les sections l'ont votée, la première fois l'unanimité des sections, la seconde fois l'unanimité des sections moins une.

Entre ces deux votes se place l'enquête demandée par la section centrale de 1895, par la Commission des XXI, consentie sans discussion par le Gouvernement, acceptée par la Compagnie.

Quelle était la portée de cette demande d'enquête? Sur ce point, il n'y a pas deux interprétations possibles.

Les sections avaient voté la convention, l'ordre du jour de la Chambre ne permettait pas d'en aborder la discussion. La Commission des XXI accueille une demande provisionnelle de crédits, un prêt hypothécaire de 5 millions, de manière à ne pas arrêter les travaux en attendant que la Chambre puisse discuter la convention.

Et pour que la Chambre possède tous les éléments d'appréciation désirables, elle demande qu'une enquête ait lieu sur le chemin de fer. Il est évident que dans sa pensée un résultat défavorable de cette enquête devait amener un vote négatif; mais, en revanche, un résultat favorable devait avoir pour conséquence un vote approbatif.

L'enquête défavorable, c'était le rejet de la convention par la Chambre; l'enquête favorable, c'était son adoption.

Sinon, il ne fallait pas demander d'enquête.

Or, cette enquête a eu lieu. On a vu combien largement avait été définie la mission de la commission qui l'a faite.

Ses résultats sont incontestablement favorables au chemin de fer. La Chambre va-t-elle se dérober, faillir à ses engagements? Va-t-elle, après avoir tenu la Compagnie en suspens pendant deux ans, l'abandonner à ses propres ressources, sauf à l'affaiblir autant qu'elle le peut devant l'opinion par cette rupture inattendue? Va-t-elle, après avoir avoué la signature mise par le Gouvernement au bas de ce document, la renier, maintenant qu'elle est en possession d'éléments d'appréciation plus nombreux et que les faits sont venus confirmer ce que le Gouvernement avait prévu?

Jamais un Parlement n'a pris une pareille attitude et jamais nos collègues n'ont songé à la prendre.

Les sections, réunies à nouveau il y a quelques jours, ont, à l'unanimité moins une voix, confirmé leur vote de 1895 et approuvé la convention du 28 mai 1894.

On conçoit donc la Chambre affirmant la convention du 28 mai 1894 ou une convention meilleure. On ne la conçoit pas imposant à la Compagnie des conditions plus onéreuses.

Tel serait cependant le caractère d'une convention conçue dans l'ordre d'idées préconisé par l'honorable membre, et c'est pourquoi la majorité de la section n'a pu s'y rallier.

Ce qui fait le mérite de la convention (acte additionnel) du 10 avril 1896, c'est que, restant fidèle à l'esprit de la convention du 28 mai 1894, elle est plus favorable à la fois à la Compagnie et à l'État belge. Telle est la raison de la faveur qu'elle a rencontrée au sein de la section centrale.

INTERVENTION DE L'ÉTAT BELGE DANS LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER RHÉMAN.

En terminant, qu'il nous soit permis de rappeler un précédent.

Ce n'est pas la première fois que l'État belge intervient dans la construction d'un chemin de fer étranger.

En 1840, il fut appelé à souscrire un certain nombre d'actions du chemin de fer rhéman et les négociations comme les discussions qui eurent lieu à cette occasion offrent un parallélisme si parfait avec celles auxquelles nous assistons aujourd'hui, que leur récit est du plus haut intérêt.

La loi du 1^{er} mai 1840 autorisa le Gouvernement belge à acquérir, au prix de 5,549,600 francs, 4,000 actions de la Société rhénane des Chemins de fer.

Voici, en résumé, comment l'Exposé des motifs de cette loi justifiait la participation du Gouvernement à une œuvre d'utilité publique entreprise dans un état étranger.

« La pensée, disait-on, qui présida à la conception primitive des chemins de fer en Belgique, était à la fois politique et commerciale. Elle consistait à ouvrir entre la mer et le Rhin, par nos frontières d'Allemagne, une voie directe et économique... Touchant ainsi d'un bout à l'Angleterre par les ports d'Anvers et d'Ostende, et de l'autre à l'Allemagne, le chemin de fer était destiné à devenir l'intermédiaire obligé entre les deux pays (1). »

Et, après avoir indiqué l'extension donnée à cette conception primitive et le plan d'ensemble qui devait aboutir à la construction d'un vaste réseau national, l'Exposé insistait sur la nécessité de ne pas perdre de vue la pensée initiale des promoteurs du chemin de fer en Belgique.

Or, pour réaliser pleinement cette pensée, pour assurer une issue à notre chemin de fer vers l'est, il était indispensable qu'une voie ferrée allemande vint prolonger la nôtre.

Un chemin de fer de Cologne à la frontière belge était en voie de construction. Le Gouvernement prussien l'avait concédé à une Compagnie : la Société rhénane des Chemins de fer. Mais la construction de cette voie ferrée, commencée en 1837, restait en souffrance à l'époque du projet de loi qui nous occupe.

Constituée, en 1837, au capital de 5 millions de thalers (11,250,000 francs), la Société rhénane s'était vue forcée, dès 1838, de porter ce capital à 45 millions de thalers (16,920,000 francs).

L'émission des 6,000 actions nouvelles ne put se réaliser dans des conditions favorables : une dépression générale atteignait à ce moment les valeurs industrielles et de chemins de fer.

En fin de compte, la Société avait dû reprendre aux banquiers chargés de l'émission 4,000 actions sur le nombre total de 6,000.

Ce sont ces 4,000 actions que le Gouvernement belge se proposait d'acquérir.

(1) *Documents Parlementaires*, n° 66. (Chambre des Représentants). Session de 1839-1840. p. 4.

Il conclut, à cet effet, avec la Société rhénane, un contrat dont il proposa l'approbation à la Législature.

Pour justifier le nombre élevé d'actions acquises, le Gouvernement disait :

« Se décidant à prendre une part dans la Société, son intérêt et sa dignité même exigent que cette part soit assez grande pour lui donner une puissante influence dans l'administration sociale (1) ».

L'Exposé des motifs du projet analysait la convention dans ces termes :

« Le prix, sans être nuisible au crédit de la Société, est réglé d'une manière que vous jugerez, sans doute, acceptable.

» Les paiements sont échelonnés en quatre termes, de manière à assurer l'exécution des travaux qui restent à faire. L'obligation du Gouvernement belge de verser le prix est subordonnée, par réserve expresse, à l'accomplissement intégral des obligations contractées par les propriétaires des autres actions. Son droit à surveiller l'avancement et la bonne exécution des travaux est formellement reconnu par le contrat.

» Enfin, une autre clause forme, pour la direction de la Société, un engagement moral et de loyauté de favoriser les établissements industriels de la Belgique, dans les achats qu'elle aura à faire pour son matériel. »

Au premier abord, la section centrale, chargée de l'examen du projet, se montra défavorable à celui-ci.

De nombreuses objections avaient été soulevées dans les sections de la Chambre. On disait notamment que rien ne prouvait que les fonds souscrits par nous seraient suffisants pour permettre d'achever le chemin de fer ; qu'il semblait que les intérêts engagés dans l'entreprise imposaient à la Société l'obligation impérieuse d'assurer par elle-même l'achèvement de la ligne. Le Gouvernement répondit que si la convention était rejetée, nul doute que la Société n'abandonnât à l'instant la section d'Aix-la-Chapelle à notre frontière pour concentrer tous ses capitaux et son activité dans l'exécution de la section de Cologne à Aix.

Il faisait valoir surtout le danger qu'il y aurait de voir la Hollande relier, par Maestricht, ses frontières au réseau rhénan, ce qui eût porté à notre chemin de fer naissant un coup redoutable.

Le Gouvernement ajoutait que la position de la Société s'améliorerait dès que l'exploitation de la section Cologne-Aix pourrait commencer ; que la Société trouverait facilement à emprunter la somme nécessaire — au-delà de la valeur des 4,000 actions — pour achever la section d'Aix-la-Chapelle à la frontière.

On rappelait, enfin, les engagements pris par la Société de favoriser l'industrie belge (2).

Finalement, la section centrale, après de longues conférences avec le délégué de la Société rhénane et les membres du Gouvernement, se déclara satisfaite et adopta le projet de loi à l'unanimité, en le complétant toutefois par la

(1) Exposé des motifs, p. 6.

(2) Rapport de la section centrale (*Moniteur belge*, 19 avril 1840).

stipulation que la Société s'engagerait à achever la section d'Aix à la frontière dans le plus bref délai et sans recourir à une nouvelle demande de fonds à charge du Trésor belge.

La discussion s'ouvrit à la Chambre, le 22 avril 1840 (1).

Les mêmes critiques qui avaient été formulées en sections reparurent, mêlées à des considérations de politique générale. On agita le danger de créer un précédent ; on accusa la Société d'avoir mal établi ses calculs. On entendit même des adversaires des chemins de fer en général rééditer leurs critiques, qui font sourire aujourd'hui, mais qui hantaient alors beaucoup d'esprits, et non des moins distingués.

Bref, le rapporteur de la section centrale, M. Lijs, put se borner à reproduire les termes de son rapport. Il revint, entre autres, sur l'objection que la Société aurait pu se décider dès ce moment à emprunter les fonds qui lui manquaient, comme elle serait bien forcée de le faire plus tard. « Il y a, dit M. Lijs, une différence énorme entre la position où la Société se trouve actuellement et celle où elle se trouvera à l'époque à laquelle on fait allusion : alors la Société pourra offrir à ceux qui lui prêteront les 4 millions dont elle aura besoin, soit pour acheter le matériel, soit pour acquitter une partie des dépenses faites, elle pourra leur offrir la garantie d'un chemin de fer complètement achevé et immédiatement productif, un capital de 18 millions utilement appliqué, tandis qu'aujourd'hui elle ne pourrait offrir que des travaux commencés et ne produisant rien (2) ».

Le vote eut lieu le 23 avril, et le projet de loi fut adopté ; il n'y eut que quatre opposants.

Au Sénat, le débat fut peu intéressant. Le rapporteur, M. le comte Duval de Beaulieu, se borna à paraphraser l'Exposé des motifs.

Les orateurs se montrèrent tous favorables au projet, qui fut adopté à l'unanimité par la haute assemblée (3).

La loi fut publiée au *Moniteur* du 9 mai 1840.

Les 4,000 actions du chemin de fer Rhénan restèrent aux mains de la Belgique jusqu'en 1867.

Depuis 1845 jusqu'à cette époque, le Trésor a encaissé 3,543,520 francs de dividendes.

C'est un revenu de 5 p. c. à peu près.

La réalisation des titres produisit fr. 3,993,093-92.

Nous avons dit plus haut qu'ils avaient coûté 3,349,600 francs. Le bénéfice sur la vente fut donc de fr. 643,493-92.

Nos collègues auront pu se convaincre que les raisons invoquées pour justifier la participation de la Belgique à la construction du chemin de fer Rhénan sont identiques à celles que l'on invoque aujourd'hui en faveur du chemin de fer du Congo. Les objections aussi sont les mêmes ainsi que les conditions mises à l'intervention de notre pays.

(1) *Moniteur*, n° 114.

(2) Séance du 23 mars 1840, *Moniteur*, n° 115.

(3) Séances des 24 et 25 avril 1840, *Moniteur*, n° 116, 117, 118.

Changez le nom du chemin de fer, lisez Congo au lieu de Rhéna, et vous aurez dans les lignes qui précèdent l'histoire de la question que nous avons à résoudre aujourd'hui.

La conviction de la section centrale est qu'en adoptant la même solution la Chambre procurera à notre pays les mêmes avantages.

CONCLUSION DE LA SECTION CENTRALE.

En résumé, la section centrale, après l'examen auquel elle s'est livrée, croit pouvoir formuler les conclusions suivantes :

1° Le chemin de fer du Congo est indispensable à la mise en valeur de ce pays ;

2° L'État belge a un intérêt considérable à ce que le chemin de fer soit exécuté ;

3° Au point de vue de la construction et de l'exploitation, la section centrale croit pouvoir admettre les conclusions du rapport de la commission technique d'après lequel la partie exécutée de ce chemin de fer se trouve dans des conditions satisfaisantes ;

4° Tout fait prévoir que les recettes couvriront largement les frais d'exploitation et que l'excédent pourra suffire à servir les intérêts des obligations à émettre et à rémunérer les capitaux engagés par les actionnaires ;

5° Le coût de la partie à construire du kilomètre 175 au kilomètre 400 ne paraît pas devoir dépasser 30,000,000 francs ;

6° Le délai d'exécution ne dépassera pas quatre années et demie ;

7° La participation de l'État belge, telle qu'elle est définie dans la convention (acte additionnel) du 10 avril 1896, permettra d'achever la ligne jusqu'à Tumba (kil. 187), et mettra la Compagnie à même d'emprunter les capitaux nécessaires à l'achèvement du chemin de fer ;

8° Cette participation est la dernière qu'il y aura lieu de solliciter de la Législature.

Par quatre voix contre deux et une abstention, la section centrale a voté la convention du 27 mars 1896, modifiée par l'acte additionnel du 10 avril 1896.

Les membres de la minorité déclarent réserver leur appréciation sur les considérations développées dans le rapport et ne point s'y rallier. Ils maintiennent sur le projet lui-même leur vote négatif.

Le Rapporteur,

G. HELLEPUTTE.

(96)

ANNEXES

Réponses à diverses questions posées par les sections.

QUESTION.

Qui a fait les plans du chemin de fer ; qui a payé et qui a reçu les 1,250,000 fr. qu'ils ont coûté ?

RÉPONSE.

Les plans du chemin de fer ont été faits par la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie ; ils lui ont coûté fr. 994,545-54 et ils lui ont été payés par la compagnie du chemin de fer du Congo 1,250,000 francs.

Les plans tachéométriques qui ont servi à dresser l'avant-projet du chemin de fer, ont été levés au Congo par trois brigades, composées de trois ingénieurs chacune, placées d'abord sous la direction du major Cambier et plus tard de l'ingénieur Charmanne.

Sur ces plans, les ingénieurs des études rentrés en Europe, ont tracé le profil en long, les profils en travers. Ils ont dressé les différents travaux énumérés dans la brochure blanche.

L'avant-projet du chemin de fer a été approuvé en conseil général de la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie, le 15 mai 1889.

Il est signé par MM. Sabatier, Jules Orban, De Roubaix et major Thys.

QUESTION.

Quels sont les membres des Conseils d'administration des diverses sociétés congolaises ? Ne sont-ce pas toujours les mêmes personnes ?

RÉPONSE.

COMPAGNIE DU CONGO POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE.

Comité permanent.

- MM. J. Urban, président.
A. Thys, administrateur-délégué.
G. Brugmann, administrateur.
E. Despret, administrateur.
G. de Laveleye, administrateur.

Conseil d'administration.

- MM. A. de Bary.
H. Lippens.
V. Mabile.
E. Mecus.
O. Neef-Orban.
A. Simonis.

Collège des commissaires.

- MM. S. Wiener.
F. Bosquet.
E. Cambier.
J. de Hemptinne.
E. Delcommune.
L. Weber de Treuenfels.

COMPAGNIE DES MAGASINS GÉNÉRAUX.

Conseil d'administration.

- MM. G. Brugmann, président.
A. Thys, administrateur-délégué.
E. Delcommune, administrateur-directeur.
J. de Callonne, administrateur.
J. Thiriart, administrateur.

Collège des commissaires.

- MM. S. Wiener,
E. Cambier,
E. Delgouffre.

SOCIÉTÉ DU HAUT-CONGO.

Conseil d'administration.

- MM. G. Brugmann, président.
 A. Thys, administrateur-délégué.
 L. Weber de Treuenfels, vice-président.
 Ch. Balsler, administrateur.
 E. Cambier, administrateur-directeur.
 Chailley-Bert, administrateur.
 A. Delcommune, administrateur.
 E. Delcommune, administrateur.
 A. de Montebello, administrateur.

Collège des commissaires.

- MM. H. De Haas.
 H. d'Ursel.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU CONGO.

Comité permanent.

- MM. J. Urban, président.
 E. De Decker, vice-président.
 A. Thys, administrateur-directeur général.
 J. Cousin, administrateur.
 G. de Laveleye, administrateur.

Conseil d'administration.

- MM. Maurice Bunau-Varilla.
 Philippe Bunau-Varilla.
 E. Cambier.
 C^{te} P. de Borghrave d'Altena.
 C^{te} John d'Oultremont.
 C^{te} Hippolyte d'Ursel.
 Ed. Despret.
 A. Nothomb.
 X. Olin.
 B^{on} Ed. Oppenheim.
 F. Philippson.
 R. Ryrie.

Collège des commissaires.

MM. Bon C. Goffinet.
 Emile Delcommune.
 M. Murlon.
 A. Renson.
 Sam. Wiener.

COMPAGNIE DES PRODUITS DU CONGO.

Conseil d'administration.

MM. G. Brugmann, président.
 A. Thys, administrateur-délégué.
 J. de Callonne, administrateur.
 Ed. De Roubaix, administrateur.
 A. Osterrieth, administrateur.
 J. Urban, administrateur.
 Bon L. Weber de Treuenfels, administrateur

Collège des commissaires.

MM. Édouard Wiener.
 A. Hemeleers-Fiévé.
 F. Jacobs.

COMPAGNIE DU KATANGA.

Conseil d'administration

MM. J. Urban, président.
 Ed. Despret, vice-président.
 A. Thys, administrateur-délégué.
 Maurice Bunau-Varilla, administrateur.
 G. de Lavaley, administrateur.
 C^{te} John d'Oultremont, administrateur.
 Bon C. Goffinet, administrateur.
 L. Lambert, administrateur.
 H. Pasteur, administrateur.
 C.-A.-V. Conybeare, administrateur.
 Liebrechts, commissaire-délégué de l'État indépendant du Congo.

Collège des commissaires.

MM. H. Lippens.
 J. Borel.
 Jean de Hemptinne.
 H. Stern.
 Émile Delcommune.
 Édouard Wiener.

DEMANDE.

Comment le Gouvernement peut-il affirmer un chiffre quelconque quant au coût d'exécution du chemin de fer, alors que les études ne sont faites que jusqu'au kilomètre 214 ?

RÉPONSE.

L'annexe III, page 46 de l'Exposé des motifs (séance du 29 mai 1894) traite la question du coût kilométrique *probable* de la ligne. Elle indique notamment comment on est arrivé au coût de 100,000 francs par kilomètre pour la section comprise entre les kilomètres 40 et 123, soit pour 83 kilomètres. D'après les documents existants à Bruxelles, cette prévision pouvait s'appliquer également jusqu'au kilomètre 149; enfin, d'après les rapports des chefs de service en Afrique, le tracé continuait dans les mêmes conditions de facilité jusqu'au kilomètre 214 où la brigade d'études était arrivée.

Au-delà du kilomètre 214, il n'existe que l'avant-projet du chemin de fer, étudié d'après le levé tachéométrique exécuté en 1887-1888 sous la direction du major Cambier et de l'ingénieur Charmanne, sur une zone de 400 mètres de largeur, de Matadi à Léopoldville.

Le tracé de l'avant-projet ne montre pas de difficultés plus grandes au-delà du kilomètre 214 que dans la section en-deçà, où l'on travaille actuellement; il semble, au contraire, que les terrassements seraient moindres. Néanmoins, on peut s'attendre à devoir, dans certaines circonstances, exécuter des variantes.

Dans ces conditions, le coût kilométrique ne varierait pas jusqu'au bout; mais, ainsi qu'il est dit dans l'annexe précitée, nous ne pouvons pas nous prononcer formellement sur ce point.

Au surplus, il résulte du rapport de la Commission technique que le coût kilométrique maximum sera — sans tenir compte des recettes — de 153,000, 122,000, 111,000 ou 103,000 francs, suivant que l'avancement annuel sera de 52, 60, 70 ou 80 kilomètres.

Voir au surplus le rapport de la Commission technique.

DEMANDE.

La Compagnie a-t-elle, depuis la clôture de son bilan au 30 juin 1894, réalisé des terrains?

RÉPONSE.

Les ventes renseignées à ce bilan s'élèvent à fr. 16,276.41.

Depuis le 1^{er} juillet 1894, la vente des terrains a produit fr. 21,966.09.

DEMANDE.

L'État du Congo s'engage-t-il à ne pas user des droits que lui confère l'art. 33, concernant surtout les amendes, avant 1902?

RÉPONSE.

Il est dit à la page 16 l'Exposé des motifs « que le Gouvernement de l'État indépendant du Congo s'est engagé à ne pas faire usage, le cas échéant, sans l'assentiment du Gouvernement belge, des droits nouveaux que lui réserve l'art. 33 modifié, sous la condition toutefois qu'au cas où le Gouvernement belge refuserait cet assentiment, celui-ci prendrait les mesures nécessaires pour assurer l'achèvement de la ligne dans un nouveau délai de quatre années à partir du 31 décembre 1896 ».

DEMANDE.

Quel est le salaire d'un porteur pour se rendre de Matadi à Léopoldville? En combien de temps accomplit-il ce trajet?

RÉPONSE.

D'après les renseignements recueillis, le transport d'une charge de Matadi à Léopoldville coûte en moyenne fr. 38-50, dont fr. 17-80 de M'Pioka à Stanley-Pool.

La caravane de la Commission, partie le samedi 7 septembre du bout du rail en ce moment au kilomètre 123,5, est arrivée à Kinchassa le dimanche 22 du même mois, soit après quinze jours de marche.

Dans le même nombre de jours, un porteur indigène pourrait effectuer le trajet de N'Kengé au Stanley-Pool.

En pratique, cependant, une charge n'arrive quasi jamais en ce laps de temps. Les porteurs, en effet, rompent charge à Mayanga, à Lukungu ou à Luvituku. Presque toujours, soit avant de remettre sa charge en l'un de ces points, soit après l'avoir reçue pour se rendre au Pool, le porteur se rend dans son village, où il séjourne plus ou moins longtemps. Il en résulte que très souvent les charges restent deux mois en route et même davantage.

En somme, il est bien difficile de fixer un chiffre pour la durée du transport confié aux noirs.

DEMANDE.

Combien y a-t-il de rampes de plus de 20 millimètres de Matadi à Kengé?

RÉPONSE.

Sur les 40 premiers kilomètres, il y a 13 1/2 kilomètres en rampe de plus de 20 millimètres par mètre.

Le diagramme figuré à l'annexe n° 5 du rapport de la mission donne les longueurs des parties de ligne en déclivité et en palier.

Sur les 133 kilomètres qui étaient terminés, pose des rails comprise, au 31 octobre 1893, il y a :

93 kilomètres en rampe ou en pente, et 40 kilomètres de niveau.

Les 93 kilomètres de voie, à inclinaisons diverses, se décomposent approximativement comme suit :

40	kilomètres	à déclivité de	0	à	30	millimètres	par	mètre,
44.5	—	—	de	50	à	45	—	—
17.5	—	—	de	45	—	—	—	—

(Voir le rapport de mission, 1^{re} partie, superstructure « profil longitudinal ». »

DEMANDE.

Combien y a-t-il de rampes de 0.045 millimètres ou plus?

RÉPONSE.

Jusqu'au kilomètre 100, il y a environ 18 kilomètres de rampes de 45 millimètres par mètre, en alignement droit ou de rampes en courbes équivalentes.

Du kilomètre 100 environ, jusqu'au kilomètre 209, cumulée jusqu'à laquelle les renseignements relatifs aux déclivités sont collationnés, la rampe maxima n'est plus que de 40 millimètres par mètre.

Cette nouvelle limite de déclivité sera maintenue jusqu'au terminus de la ligne.

On fait remarquer que, sauf la rampe de 6 kilomètres 700 mètres-coupée par un palier dans le milieu — qui part du kilomètre 9,200 pour atteindre le col de Palaballa (kilom. 15.900) les rampes maxima ne se présentent que sur des longueurs d'environ un kilomètre au plus.

Il n'existe pas de rampes supérieures à 45 millimètres par mètre.

QUESTION.

Combien le tracé de 214 kilomètres renferme-t-il de rampes de plus de 20 millimètres par mètre ?

RÉPONSE.

De Matadi au kilomètre 209, cumulée jusqu'à laquelle les renseignements relatifs aux déclivités sont collationnés, la ligne comprend 103 kilomètres de voie en déclivité supérieure à 20 millimètres par mètre :

61.5 en rampe, sens Matadi-Pool,
et 41.5 en pente, —

Sur la même longueur de tracé de 209 kilomètres, il y a approximativement 26 kilomètres en rampe inférieure à 20 millimètres, et 20 kilomètres en pente inférieure à 20 millimètres.

QUESTION.

Quel sera le coût probable de construction au-delà du kilomètre 190 ?

RÉPONSE.

Voir le rapport de mission, 3^e partie, rubrique « Coût par kilomètre ».

Bien que la question du prix d'établissement de la ligne, par kilomètre, soit traitée dans le rapport de mission de commun accord entre les trois membres de la Commission, il ne sera pas inutile qu'elle soit de nouveau examinée sous un aspect un peu différent.

La méthode suivie ici pour l'évaluation de ce prix conduit, du reste, à des résultats presque identiques à ceux du rapport.

Le diagramme figuré à l'annexe n° 14 de ce document indique le coût de l'établissement, par année, de la partie de ligne déjà construite. Ce prix comprend le service des intérêts, les frais généraux, le coût des études, des travaux, des immeubles, du mobilier, du matériel roulant, des transports du commerce et de la construction.

C'est la gare de Matadi et l'origine de la voie ferrée qui ont occasionné proportionnellement la plus grande dépense.

Effectivement, au début de l'entreprise, une foule de circonstances, pour la plupart inconnues dans les chantiers des travaux de nos contrées, ont prolongé la durée de la construction des premiers kilomètres et ont occasionné des frais imprévus extraordinaires.

Parmi ces sujétions anormales, on peut citer notamment la nécessité d'organiser des services spéciaux pour le recrutement, l'alimentation et le logement des agents blancs et des ouvriers noirs, l'obligation d'arrêter des mesures particulières pour donner les soins médicaux et pour permettre les pratiques des cultes; on doit signaler encore les très réelles difficultés des travaux du railway pour lesquels on a dû faire l'apprentissage technologique des terrassiers et des hommes de métier, constituer un outillage approprié aux aptitudes restreintes des nègres et assurer des approvisionnements réguliers de matériaux à importer d'Europe, etc.

Aussi, à l'origine de l'entreprise, si l'on considère la dépense de la seconde année, par exemple, le kilomètre de ligne a coûté :

$$\frac{2,988,750}{4.5} = 664,162 \text{ francs.}$$

En répartissant la dépense totale faite jusqu'en 1895 sur les 118 kilomètres construits, à cette époque, le prix par kilomètre tombe à :

$$\frac{50,052,114}{118} = 254,509 \text{ francs.}$$

En supposant que le capital de 35,000,000 de francs sera complètement épuisé pour l'achèvement des 160 kilomètres compris entre Matadi et Kimpessé, on aura alors

$$218,750 \text{ francs.}$$

Pendant le dernier exercice, de juin 1894 à juin 1895, on a établi 41,8 kilomètres de voie et on a dépensé 6,034,555 francs, de sorte que le kilomètre est revenu à

$$144,367 \text{ francs.}$$

Enfin, pendant les quatre mois de juillet à octobre 1895, le chiffre des dépenses, pour tous les services réunis, a été de 2,400,000 francs, et on a avancé de 24 kilomètres en ce laps de temps, et partant le coût kilométrique est descendu à

$$100,000 \text{ francs.}$$

Voilà pour le passé.

Que deviendra ce prix unitaire dans l'avenir?

Si l'on tient compte de la progression constamment croissante du taux de l'avancement annuel de la construction, du décroissement continu du coût par kilomètre, de la valeur réduite que celui-ci a atteint pendant les derniers mois et encore du fait que la pose des 15 à 20 kilomètres de voie, près du Pool, sera extrêmement facile, et si, enfin, l'on considère que tous les travaux à effectuer sont similaires à ceux de la partie de ligne déjà établie, et que le rendement de tous les travailleurs et des divers chantiers va en augmentant chaque année, il semble que la dépense à faire par kilomètre doive elle-même aller en diminuant.

Cependant il faut remarquer que les frais de transport des matériaux nécessaires à la construction iront sans cesse en s'accroissant. Il convient donc de faire la balance entre ces deux ordres de faits d'influence contraire, dans l'estimation du prix d'établissement du prolongement du railway, entre le kilomètre 118, cumulée où l'on était arrivé le 30 juin 1895, et le Stanley-Pool, point terminus de la ligne.

Or, les données du graphique n° 14 relatif aux dépenses de l'entreprise, font ressortir cette particularité remarquable, qu'à partir de juin 1892, c'est-à-dire à l'expiration de la période exceptionnelle des débuts des travaux, le coût de la construction s'est élevé, chaque année, à une somme à peu près constante. Pendant les trois campagnes de juin 1892 à juin 1895, cette dépense a été d'environ 6 millions de francs, quelle qu'ait été la longueur de la section de ligne établie.

Le taux d'avancement des travaux a donc une influence considérable sur le coût du kilomètre.

Ce phénomène est dû à l'amélioration progressive de tous les services de l'entreprise et à la plus grande facilité que la topographie du terrain a offerte à la construction pendant l'époque envisagée des trois derniers exercices.

Les bilans de la Compagnie du chemin de fer du Congo montrent que l'ensemble des postes de la dépense annuelle relatifs à l'établissement de la ligne, non compris les intérêts des capitaux engagés, mais y compris les frais de transport, a une valeur peu différente pendant chacune des années désignées ci-dessus.

Les moyennes de ces postes sont :

Pour les études	fr.	53,354
Pour la construction (postes des recettes compris).		4,860,275
Pour les immeubles et le mobilier		216,667
Pour le matériel roulant.		299,441
Soit globalement	fr.	<u>5,429,717</u>

Toutefois, il convient de remarquer que parmi les frais portés au débit de l'exercice 1892-1895, figure un poste de 579,665 francs pour « pertes sur exploitation et réalisation des steamers... » ; ce poste, qui est exceptionnel et ne peut plus reparaitre à l'avenir, doit être déduit de la moyenne générale obtenue plus haut.

Celle-ci se chiffre alors par :

$$5,429,717 - \frac{579,665}{5} = 5,256,496 \text{ francs.}$$

C'est au moyen de cette dépense annuelle qu'on a établi successivement une plus grande longueur de ligne.

En effet, l'entreprise est entrée dans une phase normale, et toutes les circonstances de la construction se sont présentées à l'expérience des constructeurs.

Pendant l'exercice dernier, on a avancé de 42 kilomètres, avec la même dépense qu'auparavant.

C'est-à-dire que les faits invoqués tantôt au sujet de l'amélioration de l'entreprise amènent des compensations entre les divers postes des dépenses. Tandis que les frais d'administration, les traitements des blancs, le salaire des terrassiers, le coût des ouvrages etc., d'art, sont restés sensiblement les mêmes, les dépenses pour recrutement, par exemple, ont diminué considérablement et, au contraire, le prix des études, de l'établissement du téléphone et de la voie proprement dite et enfin les frais de transport ont augmenté, avec le taux d'avancement.

Puisqu'on a vu que celui-ci pourra s'élever à 52 et même à 60 kilomètres par année, avec les mêmes moyens d'action que précédemment, il convient de tenir compte de ces dernières catégories de dépenses dans l'évaluation du prix kilométrique du prolongement de la ligne.

En supposant, au contraire, qu'aucun poste ne décroîtra plus par la suite, on se mettra ainsi dans des conditions défavorables.

Les frais d'étude et des installations téléphoniques sont estimés, pour l'avenir, à 2,000 francs par kilomètre.

Le coût de la voie a été de 16,000 francs par kilomètre, non compris les frais de transport à pied d'œuvre.

Quant à ceux-ci, nous les ferons figurer plus loin.

Il résulte des données précédentes que si, au lieu de construire 42 kilomètres, comme pendant la dernière campagne, on avance de 52 kilomètres, on fera la dépense moyenne trouvée tantôt ou 5,256,500 (en chiffres ronds) et 2,000 + 16,000 ou 18,000 francs pour chaque kilomètre en plus que 42.

Le prix kilométrique sera donc de :

$$\frac{5,256,500 + 10 \times 18,000}{52} = 104,000 \text{ francs.}$$

Si l'on construisait 60 kilomètres, le coût par unité serait de :

$$\frac{5,256,500 + 18 \times 18,000}{60} = 95,000 \text{ francs.}$$

Ces chiffres sont donc établis sur les données de la comptabilité de la Société et d'après les résultats de l'expérience relatifs à l'entreprise en cours.

Il reste maintenant à évaluer les frais de transport, qui, eux également, exercent une influence capitale sur le prix de la construction.

Rappelons que ces frais sont compris dans les chiffres pris comme base des calculs effectués ci-dessus, sauf ceux pour les matériaux de la voie pour les kilomètres en plus que 42.

Rappelons aussi que la distance moyenne à laquelle on a conduit les matériaux nécessaires à la construction, pendant l'année (1894-1895), a été approximativement de 85 kilomètres.

On a vu également que le prix de la tonne-kilomètre était de fr. 0.30.

On a transporté 10,000 tonnes de produits à pied d'œuvre pour l'établissement de 42 kilomètres et la dépense, de ce chef, a donc été de :

$$10,000 \times 2 \times 83 \times 0.30 = 498,000 \text{ francs.}$$

Pour 52 kilomètres d'avancement, on devra remorquer une charge d'environ 1/10 en plus, augmentation qui proviendra des kilomètres de voie à poser au-dessus de 42, soit donc 11,000 tonnes.

A la distance moyenne de Matadi au point médian de la section de 282 kilomètres encore à construire au-delà du kilomètre 118, point où les travaux étaient arrivés le 30 juin 1893, c'est-à-dire à $(118 + \frac{282}{2})$ ou 259 kilomètres, les frais

se chiffreront comme suit :

$$11,000 \times 2 \times 259 \times 0.30 = 1,709,400 \text{ francs.}$$

La différence entre ces deux sommes de 1,709,400 et 498,000 ou 1,211,400 francs devra être supportée par la construction des 52 kilomètres, ce qui produit un accroissement de dépense de 23,500 francs par unité.

Si l'avancement annuel était de 60 kilomètres, les transports en service s'élèveraient à environ 12,000 tonnes et le prix du kilomètre en serait affecté de :

$$\frac{12,000 \times 2 \times 259 \times 0.30}{60} = 49,800$$

ou de 22,800 francs.

En ce qui concerne les frais de transport du ballast, ils n'ont pu être compris dans ceux relatifs aux matériaux de service venant de Matadi, car le ballast est extrait des talus des tranchées des chantiers à l'avancement : la moitié est employée sur place et l'autre moitié, soit environ 250 mètres cubes ou 373 tonnes de matière par kilomètre, est conduite à faible distance, à une lieue en moyenne.

La dépense de ce chef a donc été de $373 \times 2 \times 2.5 \times 0.30$ ou 562 francs par kilomètre, et elle est comptée dans la moyenne générale de tantôt : 5,256,000 francs. Elle ne doit donc plus figurer que pour les kilomètres en plus.

Si l'on construit 52 kilomètres, l'accroissement de dépense par unité sera de :

$$\frac{10 \times 562}{52} \text{ ou de 108 francs.}$$

Avec un avancement de 60 kilomètres, cette augmentation sera de :

$$\frac{18 \times 562}{60} \text{ ou de 160 francs.}$$

Il y a encore un poste dont il faut tenir compte dans le coût kilométrique de la construction : pendant l'année (1894-1895), le trafic du commerce n'a été que de 1,000 tonnes, sur les 40 premiers kilomètres, jusqu'à N'Kengé, tandis qu'il sera, pendant l'exercice courant, de 6,000 tonnes, y compris l'équivalent de 1,000 tonnes pour le service des voyageurs, et que, de plus, les transports en question s'effectueront jusqu'à La Lufu, kilomètre 80.

A raison de cette double circonstance, il y aura une majoration de frais de transports qui se traduira, pour le cas d'une progression de 52 kilomètres de ligne, par :

$$\frac{5,000 \times 2 \times 40 \times 0.30 + 6,000 \times 2 \times 40 \times 0.30}{52}$$

ou par 5,000 francs.

Pour le cas d'un avancement de 60 kilomètres, le prix de l'unité de construction augmentera de :

$$\frac{5,000 \times 2 \times 40 \times 0.30 + 6,000 \times 2 \times 40 \times 0.30}{60}$$

ou de 4,600 francs.

En somme, le kilomètre de voie à construire reviendra à :

1° dans le cas de 52 kilomètres d'avancée, en un an :

$$104,000 + 23,300 + 108 + 5,000$$

ou à 133,000 francs.

2° dans l'hypothèse de 60 kilomètres :

$$93,000 + 22,800 + 166 = 4,600$$

ou à 121,000 francs.

Il convient de noter que ces résultats sont des prix moyens pour la construction de la section de 52 ou 60 kilomètres, située au milieu de la distance de 289 kilomètres qui sépare la cumulée 118 et le Stanley-Pool.

Le coût kilométrique sera donc notablement plus faible immédiatement au-delà du kilomètre 118 et sensiblement plus élevé au terminus de la ligne.

Il est utile aussi de remarquer que ces chiffres sont établis en se plaçant dans des conditions défavorables.

Pour tenir compte de la recette de la partie de ligne qui sera successivement mise en exploitation régulière pour les transports du commerce, on doit faire une hypothèse sur la longueur progressive de cette section et admettre, par exemple, que celle-ci ne sera en retard sur les terrassements que d'une longueur d'avancement annuel.

Dans les termes ainsi définis, la distance moyenne à laquelle on transportera les produits de la clientèle du chemin de fer sera de : $(118 + \frac{230}{2})$ ou de : 233 kilomètres.

Or, la recette, par kilomètre, est évaluée à 13,600 francs. Mais de cette somme, il faut défalquer les frais de transport du trafic commercial, à partir de La Lufu, soit sur une distance moyenne de $(233 - \frac{80}{2})$ ou 183 kilomètres, s'il s'agit d'un avancement de 52 kilomètres et sur une distance de $(118 + \frac{222}{2}) - \frac{80}{2}$ ou 149, s'il s'agit d'une progression de 60 kilomètres.

Ce trafic commercial coûte environ le tiers de la dépense d'exploitation ou de 11,500 francs ou 3,800 francs par kilomètre.

La recette dont on pourra faire état sera donc dans les deux cas et par kilomètre :

$$1^{\circ} \frac{253 \times 13,600 - 153 \times 3,800}{52} \text{ ou } 50,000 \text{ francs;}$$

$$2^{\circ} \frac{229 \times 13,600 - 149 \times 3,800}{60} \text{ ou } 40,000 \text{ francs.}$$

Les prix par unité trouvés tantôt se réduiraient ainsi :

$$\begin{aligned} & \text{à } 133,000 - 50,000 \text{ ou } 83,000 \text{ francs} \\ & \text{et à } 121,000 - 40,000 \text{ ou } 81,000 \text{ francs.} \end{aligned}$$

Quand il y a progression annuelle des chantiers de 52 à 60 kilomètres, on voit que l'influence du taux d'avancement qui se traduit par (104,000 — 93,000) ou 11,000 francs et que celle des frais de transport, figurée par (153,000 — 121,000) ou 32,000 francs, sont sensiblement compensées par l'intervention des chiffres des recettes, attendu que ceux-ci font tomber la dépense par kilomètre à environ 82,000 francs.

En résumé, si l'on fait 52 kilomètres par an, le prolongement de la ligne coûtera encore :

$$282 \times 133,000 \text{ ou } 38,000,000 \text{ de francs.}$$

L'entreprise tout entière coûtera donc :

$$30,000,000 \times 58,000,000 \text{ ou } 68,000 \text{ de francs.}$$

Mais en faisant état des recettes, dans les conditions du trafic actuel qui ne comporte presque pas de transports à la descente vers Matadi, et en faisant abstraction du service des intérêts, la somme qui restait à engager, à la date du 30 juin 1895, étant approximativement de :

$$24,000,000 \text{ de francs.}$$

La dépense encore à faire aujourd'hui s'élève donc à :

$$19,000,000 \text{ de francs.}$$

Si l'on considère qu'il y aura des installations spéciales à aménager au point d'attache sur le Stanley-Pool, près de Kinchassa (à Ndolo vraisemblablement, car en cet endroit les conditions d'établissement et d'entretien d'un port paraissent assez favorables), et qu'il y aura, en outre, des travaux divers de parachèvement ou d'amélioration à exécuter, on peut estimer que la somme encore à dépenser sera d'environ :

$$20,000,000 \text{ de francs.}$$

QUESTION.

Les travaux d'art ont-ils été exécutés de façon à ce que la voie soit durable?

RÉPONSE.

Les nombreux ponts métalliques et les quelques voûtes en maçonnerie établis sous voie, pour permettre au chemin de fer de franchir les rivières et les ravins, sont dans d'excellentes conditions de construction et de résistance.

Supports en maçonnerie, tabliers métalliques ou arches en voussoirs de pierre offrent de bonnes dispositions, sont bien exécutés et présentent la stabilité requise.

Les tabliers de petite portée sont en fer, pour leur donner du poids, et ceux de plus grande ouverture sont en acier.

Les taux maxima de fatigue des deux métaux sont respectivement 6 et 10 kilogrammes par millimètre carré.

On a procédé aux épreuves de ces ponts à l'aide d'un train composé de deux locomotives et de wagons de 10 tonnes.

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 les Sociétés Cockerill, Dyle-Bacalan, la Métallurgique et A. Lecoq. (Voir les plans des ouvrages les plus importants, construits jusqu'ici, ainsi que les photographies montrant la période d'exécution des travaux, les ouvrages terminés, etc.)

A partir du kil. 80, les ponts sont en bois d'essences du pays et d'importation.

Ce sont alors des ouvrages provisoires construits en vue de pouvoir continuer la voie sans désemparer, de pousser les rails le plus près possible de l'extrémité de la plateforme des terrassements et d'éviter par là même les retards qu'occasionnait l'érection des maçonneries des appuis des tabliers métalliques.

Ces ponts consistent en longrines en bois ou en faisceaux de rails montés sur des palées assez rapprochées pour permettre le passage, en toute sécurité, des divers types de machines employés.

Ils sont remplacés ultérieurement par des ouvrages définitifs dont l'établissement s'effectue dans des conditions avantageuses d'exécution, attendu que les transports de matériaux de toute nature se font alors par des wagons remorqués à l'aide de locomotives et que les ponts en bois eux-mêmes servent au montage des tabliers métalliques.

Les débouchés des ponts sont étudiés par des observations relevées aux abords des emplacements prévus.

Les renseignements recueillis pour les ouvrages définitifs qui remplacent les ponts provisoires en bois, sont suffisamment précis pour permettre de déterminer les ouvertures en question.

Il est à remarquer que sur tout le parcours de la section construite, il n'existe ni tunnels, ni autres ouvrages d'art au-dessus de la voie. (Voir le rapport de mission, 1^{re} partie. Infrastructure, rubrique « Ouvrages d'art ».)

QUESTION.

Page 42 du rapport des ingénieurs. — Tarifs réduits.

RÉPONSE.

Avant la mise en exploitation régulière d'une section de la ligne, la Compagnie effectue exceptionnellement des transports pour le compte de particuliers.

Un tarif réduit est appliqué à ces transports; toutefois, la Compagnie n'assume aucune responsabilité, soit du chef de retards dans la remise des objets transportés, soit du chef de pertes ou d'avaries.

Dans les mêmes conditions, les voyageurs sont autorisés à prendre place sur les wagons de service.

QUESTION POSÉE PAR LA SECTION CENTRALE.

5° Entre-t-il dans les intentions du Gouvernement d'envoyer au Congo un commissaire du Gouvernement chargé de suivre la construction de la ligne et de fournir régulièrement des renseignements sur l'avancement des travaux?

Quels seraient les pouvoirs de ce commissaire?

RÉPONSE.

Le rapport qui a été présenté au Gouvernement par la mission technique qu'il a récemment envoyée au Congo, lui a permis d'être exactement renseigné sur la situation des travaux du chemin de fer.

D'ici à quelque temps, le Gouvernement se propose d'envoyer en Afrique un ingénieur qui suivra la marche de l'entreprise; il lui sera prescrit spécialement de signaler les points de la ligne qui devront être parachevés en cas de reprise de la concession par l'État belge.

Cet ingénieur sera investi des pouvoirs les plus étendus pour exercer utilement la mission de surveillance qui lui sera confiée; il ne pourra toutefois s'immiscer dans la direction de l'entreprise que, seule, la Compagnie doit exercer.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAGES.
Constitution de la société du chemin de fer du Congo	1
Intervention financière du Gouvernement	2
Institution d'une commission d'enquête	4
Modification à la convention du 28 mai 1894	5
Convention du 28 mai 1894.	7
Convention du 27 mars 1896	8
Acte additionnel (convention) du 10 avril 1896.	8
Votes des sections	8
Examen du principe de l'intervention du Gouvernement	10
Erreurs dans l'estimation primitive de la dépense	12
Coût probable de la partie restant à construire. — Durée de la construction	14
Motifs de la nouvelle intervention de l'État belge	16
Une intervention ultérieure n'est plus à craindre	19
Rapport de la commission technique. — Examen des critiques formulées.	19
État de la voie.	21
Accidents	25
Capacité de transport du chemin de fer	25
Conclusions de la commission technique.	29
Trafic probable de la ligne.	30
Nature des transports effectués.	32
Le trafic est-il normal ?	45
Le trafic constaté sera-t-il stable ?	47
Stipulations de l'Acte général de Berlin au sujet du trafic	55
Frais d'exploitation	54

EXAMEN DES CONVENTIONS.

La convention du 28 mai 1894 et la convention du 27 mars 1896	65
Acte additionnel du 10 avril 1896.	69
Situation de la Compagnie du chemin de fer après le vote de la convention (acte additionnel du 10 avril 1894)	77
Possibilité de remplacer le chemin de fer par une route de Tumba au Pool	82
Avantages de la convention (acte additionnel) du 10 avril 1896, comparés à la convention du 28 mai 1894	88
Examen d'une autre solution proposée par un membre de la section centrale	89
Intervention de l'État belge dans la construction du chemin de fer rhénan.	92
Conclusion de la section centrale	95

ANNEXES.

Réponses à diverses questions posées par les sections et par la section centrale	97
--	----

(114)

ERRATUM AU N° 176.

Chambre des Représentants.

**Projet de loi approuvant la convention conclue le 27 mars 1896 entre
le Gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Congo.**

Par suite d'une erreur de mise en page, les deux paragraphes suivants figurent à la page 52, après le tableau des importations et des exportations du Congo :

« On voit combien le trafic se développe à mesure que la longueur
» exploitée augmente. »

» Tandis que de 1888 à 1896 la longueur augmente dans la proportion
» de 4 à 6¹/₂, le tonnage des marchandises transportées par mois augmente
» dans la proportion de 1 à 31. »

Ils doivent se trouver à la page 51, immédiatement après le tableau du mouvement de voyageurs et de marchandises sur la ligne de Loanda à Ambaca.
