

## Chambre des Représentants.

---

---

SÉANCE DU 9 JUILLET 1889.

---

**Autorisation pour le Gouvernement de participer par une souscription à la constitution de la Société anonyme belge pour la construction du chemin de fer du Congo, de Matadi au Stanley-Pool (1).**

---

### RAPPORT

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

---

**MESSIEURS,**

Les Chambres n'ont jamais refusé les marques d'intérêt à l'entreprise du Congo, une des plus grandes du siècle.

Successivement, elles ont

Accédé à l'Acte général de la conférence de Berlin.

Autorisé le Roi à être le Chef du nouvel État.

Approuvé l'émission en Belgique d'un emprunt à primes.

Cette triple manifestation de sympathique confiance a reçu l'assentiment du Pays.

Partout, à toute occasion, par toutes ses voix, il a témoigné, qu'il tient à honneur de s'associer à l'œuvre de son Souverain; il a senti et compris qu'elle lui ouvre l'avenir pour ses forces jeunes et vives, lui prépare une source de prospérité industrielle et commerciale, lui fait une place glorieuse dans ce prodigieux essor de civilisation qui emporte l'Europe vers le centre du continent africain.

---

(1) Projet de loi, n° 219.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. DE FAYEUREAU, DE MOREAU, DIERCKX, D'ANDRIMONT, DE JONGHE D'ARDOYE et NOTHOMB.

Pour permettre à cette vaste entreprise d'atteindre son plein développement il fallait, avant tout, deux choses :

L'emprunt fournissant les premières ressources, indispensables pour la fondation d'un État nouveau, où tout est à créer.

Un chemin de fer, instrument vital de ce développement.

L'emprunt est en voie de réalisation.

Le chemin de fer est à faire.

Voici comment un de nos meilleurs écrivains s'en exprimait récemment :

« Cet empire du Congo vivra-t-il? quel est son avenir? Je n'hésite pas à » le dire : tout dépend de l'établissement du chemin de fer qui doit relier le » Stanley-Pool à l'embouchure navigable du grand fleuve.

» Sans un chemin de fer, a dit familièrement Stanley, tout le Congo ne » vaut pas quatre sous.

» Toutes les richesses naturelles dont abonde, dit-on, son bassin supé- » rieur, sont comme si elles n'étaient pas, car elles ne peuvent arriver en » Europe aux prix de nos marchés.

» Une charge de porteur, pesant en moyenne 30 kilogrammes, coûte » environ 30 francs de transport du Pool à Boma. Aucune denrée coloniale, » aucun minerai, sauf les métaux précieux, ne peut supporter une semblable » surcharge, alors que le café, le sucre, le riz, le coton, le zinc, le » cuivre, etc., nous parviennent d'Asie ou d'Amérique avec un fret qui ne » dépasse guère, par tonne, ce qu'il faut payer au Congo pour une charge » d'homme. Aussi le commerce avec l'intérieur du continent africain s'est-il » toujours borné aux marchandises ayant une grande valeur relativement à » leur poids : la poudre d'or, l'ivoire, les plumes d'Autruche, certaines » gommés et, hélas! les esclaves, cet objet de commerce qui a l'inappréciable » avantage de se transporter lui-même. Donc le chemin de fer est indispen- » sable : il doit se faire, sous peine de mort pour l'État libre. »

C'est ce qu'ont compris également ceux de nos concitoyens qui ont pris la vigoureuse initiative de constituer la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie, à la tête de laquelle est placé un de nos collègues, un des membres les plus distingués de la Chambre.

Cette Compagnie a fait faire l'étude de la ligne à établir : le résultat en est consigné dans un travail qui a été communiqué à tous les membres de l'Assemblée.

Cette étude est complète sous tous les rapports et embrasse jusqu'aux derniers détails.

Personne ne songerait à révoquer en doute, ni la compétence, ni la sincérité des auteurs de ce document remarquable.

Chacun a dû le lire et a pu l'apprécier. Nous pouvons nous borner à en citer les conclusions, à savoir :

- 1° La construction coûtera 25 millions (1);
- 2° L'exploitation coûtera 1,200,000 francs (2);
- 3° Les recettes seront suffisantes, pour rémunérer le capital.

Votre section centrale croit devoir examiner successivement ici ces trois points principaux qui résument d'ailleurs toute la question.

Le devis comporte une dépense totale de 25 millions de francs, soit un peu moins de 60,000 francs par kilomètre. Si l'on tient compte que ce chemin de fer est à voie étroite, n'exigeant qu'une plate-forme de 3<sup>m</sup>,20 de largeur, que la Compagnie du chemin de fer n'aura aucune dépense à faire pour l'acquisition des terrains nécessaires à la construction, qui doivent lui être remis gratuitement par l'État du Congo, on trouvera ce chiffre élevé. Cette appréciation se fortifiera encore par l'examen des instructions données aux ingénieurs. Il leur était prescrit de rechercher le chemin le moins coûteux à construire, sans se préoccuper de la longueur du tracé, en évitant tous travaux importants, en n'admettant que les terrassements absolument nécessaires pour rectifier le profil ou l'établissement de la plate-forme. Il leur était prescrit de ne prévoir aucune dépense de premier établissement en vue de diminuer le coût de l'exploitation. Il s'agissait de déterminer un tracé, de l'étudier avec la seule préoccupation de réduire autant que possible les dépenses de premier établissement. Dans ces conditions, le prix de 60,000 francs par kilomètre n'a été atteint que parce que les calculs des devis ont été établis sur des bases laissant une très large part à l'imprévu.

Il est probable que pendant la construction des modifications avantageuses pourront être apportées au tracé et diminuer les dépenses prévues. Le cahier des charges donne toutes facilités, sous ce rapport, à la Compagnie de construction.

Il n'est pas douteux qu'il ne faille un certain temps pour amener les ouvriers noirs à manier leurs outils de terrassement avec adresse et que pendant cette période le travail utile du nègre ne sera pas très élevé ; mais il semble certain qu'après cette mise en train les terrassements ne coûteront plus les prix excessifs auxquels ils ont été calculés dans les devis pour l'ensemble de la construction et cela permettra aussi d'améliorer le tracé ou d'en diminuer la longueur, en restant dans les limites des dépenses prévues.

Le but de la section centrale, Messieurs, en faisant ces observations, n'est nullement de critiquer le sage esprit de prévoyance avec lequel le travail de la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie a été dressé ; elle a été unanime, au contraire, à approuver la prudence qui a guidé les promoteurs de la construction du chemin de fer. Elle a cru, néanmoins, bon de

---

(1) Voir la brochure : *le Chemin de fer du Congo*, p. 75.

(2) Voir la brochure : *le Chemin de fer du Congo*, p. 78.

faire ces réflexions pour prouver qu'à son avis on peut avoir la confiance que les devis ne seront pas dépassés et qu'on peut même émettre l'espoir qu'ils ne seront pas atteints. Au surplus, si, contre toute prévision, contrairement à la conviction uniforme de tous les hommes compétents que votre section centrale a consultés, le capital de 25 millions de francs n'était pas suffisant pour construire ce chemin de fer, la Compagnie de construction n'aurait pas à recourir de nouveau au Gouvernement belge, comme on l'a dit absolument à tort. Elle trouverait certainement, avec la plus grande facilité, en créant des obligations, les ressources nécessaires pour conduire son entreprise à bonne fin.

Votre section centrale, Messieurs, a aussi examiné avec soin les devis d'exploitation du chemin de fer et les a trouvés dressés également avec prudence.

Les cahiers des charges prévoient un train par semaine dans chaque sens. Le devis d'exploitation a été établi pour 90 trains dans chaque sens par année, soit pour un parcours total de 80,000 kilomètres environ. Dans ces conditions, les dépenses ont été estimées à 1,200,000 francs, soit à 15 francs par train-kilomètre. Chaque train pouvant transporter 50 tonnes, le prix de revient par tonne-kilomètre pour les trains à charge pleine serait ainsi de 30 centimes. Pour un deuxième train, dans les mêmes conditions, les dépenses sont estimées à 200,000 francs pour 80,000 kilomètres parcourus; ce qui, pour l'ensemble, correspondrait encore à une dépense de près de 9 francs par train-kilomètre et de 18 centimes par tonne-kilomètre pour des trains à charge pleine.

Ces prévisions laissent une très large part à l'imprévu, ce qui est sage et permet d'espérer que la marche de l'exploitation, l'entretien de la voie et du matériel et la sécurité des transports seront assurés dans les meilleures conditions.

Enfin, votre section centrale a dû également s'assurer si les bases admises par la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie pour le calcul des recettes probables du chemin de fer étaient sérieusement établies.

Elle admet parfaitement que le chemin de fer du Congo puisse compter, dès les débuts de l'exploitation, sur une recette au moins égale à la somme qui se dépense actuellement dans la région des cataractes du chef des transports. Les chiffres mis en avant ne paraissent pas exagérés <sup>(1)</sup>.

Votre section centrale, toutefois, n'a pu les contrôler, mais elle ne croit pas qu'au point de vue du Gouvernement belge il y ait une grande importance à le faire.

En admettant, en effet, que les devis de construction et d'exploitation ne seront pas dépassés, — et nous venons d'établir qu'on peut compter qu'ils ne le seront pas, — il suffit, pour que le service d'amortissement soit assuré et que toutes les actions jouissent d'un intérêt de 3 1/2 p. %, ce qui dégage complètement la responsabilité financière du Gouvernement, que les recettes

---

(1) Voir brochure, Annexe II, p. 80.

brutes du chemin de fer s'élèvent à 2,125,000 francs, et il paraît impossible que cette recette ne soit pas atteinte dès les débuts de l'exploitation.

La clause des statuts qui oblige, dans le cas où les recettes ne seraient pas suffisantes pour desservir les intérêts à 3  $\frac{1}{2}$  p. % sur toutes les actions, de faire rappel des manquants avec les intérêts sur les bénéfices suivants, ne laisse, au surplus, aucun doute que la responsabilité financière du Gouvernement belge sera dans tous les cas absolument dégagée.

Messieurs, c'est à la suite de l'examen du consciencieux travail de la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie que le Gouvernement a été amené à nous soumettre le projet que nous discutons.

Il le justifie par un Exposé de motifs auquel il n'y a rien à ajouter.

Pour qui n'a pas de parti pris, la conclusion s'impose. A côté de considérations d'ordre matériel d'une sérieuse portée, appuyée sur des chiffres et des faits, l'Exposé développe des raisons de l'ordre le plus élevé, s'inspirant de viriles et patriotiques pensées.

Elles trouveront de l'écho chez tous ceux qui croient que l'heure est venue pour la Belgique de montrer par un acte significatif qu'elle veut contribuer à une œuvre dont les résultats doivent être féconds pour elle.

Nous avons la conviction que tel sera le sentiment public.

Le Gouvernement nous propose de participer à la constitution de la Société anonyme belge pour le chemin de fer du Congo de Matadi au Stanley-Pool « par une souscription de 10 millions de francs représentée par 20,000 actions de 500 francs chacune, productives d'un intérêt de 3  $\frac{1}{2}$  p. % et amortissables au pair endéans 99 ans ».

Le Gouvernement nous apprend que les souscriptions aux 15 autres millions pour la formation du capital total sont assurées, dès cette heure, par des engagements en règle de capitalistes belges et étrangers, et que l'on n'attend que la décision législative pour arrêter définitivement les statuts et constituer la Société de construction, étant entendu, de plus, que les actions à souscrire par le Gouvernement ne participeront pas aux bénéfices éventuels de la ligne au delà de 3  $\frac{1}{2}$  p. % et, d'autre part, que 92 p. % des fournitures du matériel et des marchandises d'échange seront réservés à l'industrie nationale.

C'est dans ces conditions que le projet a été soumis à nos délibérations.

Vos sections lui ont fait un accueil favorable. Elles l'ont adopté à l'unanimité.

Quelques critiques se sont produites.

Votre section centrale a pour devoir de les mentionner et de les rencontrer brièvement.

Sans nous arrêter à réfuter l'étrange objection de ceux qui veulent voir dans le simple fait d'une participation financière limitée, l'annexion déguisée — le mot a été prononcé — du Congo à la Belgique, nous toucherons à une autre critique.

« Si ce n'est pas, disent certains contradicteurs, l'annexion simulée

qu'on nous présente, c'est tout au moins un pas dangereux vers d'autres sacrifices qu'on demandera au Pays, c'est un *engrenage* — suivant l'expression employée — où le Trésor public engagé aujourd'hui pour 10 millions le sera demain pour d'autres millions.

» L'établissement du chemin de fer projeté aura ses mécomptes, ses déceptions ; d'autres besoins se feront sentir, il faudra combler, d'un côté, préserver, de l'autre. C'est l'inconnu.

» On ne pourra, on ne voudra plus s'arrêter, et la responsabilité financière du Pays n'aura plus de bornes. »

C'est, pensons-nous, trop d'alarmes ; c'est perdre de vue que l'intervention sollicitée est aujourd'hui, comme le fut en 1840 la souscription de l'État au chemin de fer rhénan, strictement limitée, qu'elle se borne à une prise d'actions dans une société industrielle privée, régie par des statuts conformes à la loi belge, que l'objet comme le but en sont expressément déterminés et que, d'ailleurs, la Législature conservera dans toutes les éventualités de l'avenir sa pleine et entière liberté. Le Pays reste maître de sa décision, il en fera ce qu'il voudra, et le précédent d'aujourd'hui n'est pas nécessairement la loi de demain.

D'ailleurs, pour émettre une opinion aussi pessimiste, il faut désespérer d'avance de l'avenir de la voie ferrée, nier les résultats avantageux qu'elle doit produire, contester tous les calculs, ne tenir aucun compte des prévisions les mieux établies.

C'est verser dans l'exagération, et oublier que précisément la participation qu'on nous demande doit assurer l'établissement d'une communication rapide et économique, destinée à éloigner les conséquences ruineuses qu'on redoute.

Faut-il ajouter, car cela tombe sous le sens, que la meilleure garantie qui puisse nous rassurer, c'est surtout cette coopération de capitalistes, dont plusieurs sont étrangers, qui n'ont pas les mêmes mobiles que nous et dont l'intérêt répond du nôtre? Ces capitalistes ont calculé les chances et les risques et personne ne croira qu'ils s'engagent à la légère.

Enfin, une autre objection se formule ainsi :

« Pourquoi le capital belge accepte-t-il de ne recevoir que 3 1/2 p. % ?

» Pourquoi renoncer aux bénéfices éventuels ?

» Pourquoi descendre à cette inégalité de position vis-à-vis des autres actionnaires? A ceux-ci tous les avantages, à l'État belge uniquement la charge et cela pour cette mince compensation de 92 p. % des commandes réservées à l'industrie nationale. »

L'Exposé des motifs donne l'explication, elle nous paraît bonne.

Nous nous y référons.

Les capitalistes qui interviennent font une affaire.

L'État belge, point.

Il est guidé par une pensée plus haute.

Nous faisons œuvre de patriotisme, non de commerce.

La mesure est différente.

Si l'on veut faire une opération de pur lucre commercial, n'y voir que des dividendes à encaisser, il ne faut pas s'engager.

Mais si l'on estime que c'est par ses côtés supérieurs que la situation doit s'apprécier, il n'y a pas à hésiter.

La rémunération de 3 1/2 p. % affectée au capital engagé dégage absolument, dans l'état actuel du marché monétaire, le Trésor public.

C'est plus que le taux de la rente.

La Belgique, Messieurs, a un intérêt de premier ordre à faciliter l'écoulement de ses produits sur les marchés lointains, et elle serait coupable de ne pas s'assurer ceux que la sagesse prévoyante du Roi lui a ouverts. Chaque fois qu'un de nos traités de commerce doit être renouvelé, les mailles du réseau protectionniste se forment plus serrées autour de nous, et l'on peut prévoir le moment où nous devons chercher dans les pays nouveaux le déversoir obligé de notre intense production.

Le Congo, Messieurs, présente ces débouchés à la Belgique dans des conditions exceptionnelles. Chaque jour apporte, sous ce rapport, une preuve de plus, et l'opinion est maintenant formée que non seulement nos industries trouveront au Congo des consommateurs nombreux et avides de leurs fabricats, mais qu'elles y trouveront aussi les matières premières qui leur sont indispensables, sans qu'avant bien longtemps on puisse craindre la concurrence du nègre sous le rapport industriel.

Nos fabricants le comprennent parfaitement et se préoccupent d'ailleurs de plus en plus de se mettre au courant des besoins des nouveaux marchés ouverts à leur activité, et leur confiance s'est manifestée déjà d'une manière pratique et indiscutable : il suffit, en effet, de consulter la liste des actionnaires des Compagnies commerciales du Congo, pour voir que la majorité des fonds — environ 5 millions — qui y sont engagés, ont été fournis par des commerçants et des industriels belges. C'est là un fait très digne de remarque, dont nous croyons que notre industrie et notre commerce peuvent tirer quelque orgueil et qui prouvent qu'ils ont, à un beaucoup plus haut degré qu'on ne l'a dit souvent, de l'esprit d'initiative. Quelques firmes commerciales ont, d'ailleurs, déjà noué avec le Congo des relations fructueuses et d'une réelle importance.

La section centrale estime, Messieurs, que l'engagement pris vis-à-vis du Gouvernement que la presque totalité du matériel et principalement des marchandises d'échange sera fourni par nos manufactures constitue un avantage précieux qu'elle croit bon de faire ressortir.

Ce n'est que depuis un an que la monnaie a été introduite dans l'État indépendant du Congo, et naturellement l'usage n'en est pas encore bien répandu. Ce n'est que dans les centres de Banana et de Boma que les paiements de salaire peuvent se faire, et encore en partie, en argent. Partout ailleurs, les services rendus se payent en marchandises d'échange.

Les salaires des ouvriers noirs employés à la construction du chemin de fer s'élèveront à plusieurs millions de francs représentés par des marchandises d'échange, qui devront être achetées à concurrence de 92 p. % en Belgique, pourvu, bien entendu, que nos industriels puissent les produire.

Nos fabricants, ainsi certains d'un débouché assuré, pourront donc s'outiller en vue de fournitures importantes, et c'était là, jusqu'ici, ce qui empêchait beaucoup d'entre eux de se mettre à même de fabriquer pour le Congo. Nos marques de fabrique introduites au Congo par les ouvriers du chemin de fer se feront rapidement connaître et notre clientèle de l'avenir sera ainsi créée.

Le manque de voie de communication a empêché jusqu'ici l'indigène de l'intérieur du continent de contenter ses besoins les plus impérieux. On a cru longtemps que les nègres n'avaient pas de besoins, mais les relations de tous les voyageurs pendant ces dernières années sont unanimes pour nous les montrer, au contraire, avides des produits d'Europe et se soumettant aux plus durs labeurs pour se les procurer. La construction du chemin de fer, en permettant l'arrivée au Stanley-Pool, en quantités illimitées, des produits manufacturés, va transformer complètement le pays et donner aux affaires commerciales une extension énorme.

Il est un autre point de vue de la question qui intéresse la Belgique au plus haut point : c'est celui des débouchés que trouvera au Congo notre jeunesse travailleuse et dont l'activité ne trouve plus à s'employer fructueusement en Belgique. La construction du chemin de fer permettra d'utiliser les services de nos ingénieurs, mais c'est surtout quand, la construction achevée, l'Afrique centrale sera définitivement ouverte que nos jeunes gens trouveront au service des compagnies commerciales qui vont être créées des emplois nombreux et largement rémunérés.

Les rapports des voyageurs laissent même espérer que les hauts plateaux de l'intérieur permettront de trouver des territoires propices à l'émigration européenne, mais c'est là une question délicate qui ne peut être traitée qu'avec des éléments d'appréciation qui manquent encore et que la section centrale ne veut que mentionner, en émettant l'espoir que sous ce rapport comme sous tous les autres rapports le Congo tiendra toutes ses promesses.

Disons en terminant, Messieurs, que sans porter aucune atteinte aux engagements existants et malgré l'indépendance réciproque des deux États, la Belgique aura toujours au Congo une situation privilégiée. Les lois qui y sont édictées puisent dans nos codes leurs principes, les règles administratives établies sont d'essence belge, la majorité des fonctionnaires est belge et enfin le Souverain du Congo sera toujours porté à favoriser dans la limite de ses pouvoirs les intérêts de ses compatriotes belges.

Serions-nous vigilants, serions-nous clairvoyants, si nous négligions de profiter des perspectives qui s'offrent à notre jeunesse, à notre activité, à notre puissance de travail? Et ne risquerions-nous pas que, plus tard, ceux qui viendront après nous nous demanderaient compte de notre indifférence et de notre timidité?

Telles sont les considérations qui ont déterminé votre section centrale.

Elle estime que ce que l'on demande au pays est digne de lui. Vivre pour

les peuples comme pour les individus, c'est agir, c'est grandir : l'inertie leur est funeste.

L'occasion est bonne pour la Belgique industrielle, commerçante, riche, monarchique.

Nous croyons qu'il faut la saisir et nous sommes unanimes à vous proposer l'adoption du projet de loi.

*Le Rapporteur,*

ALPH. NOTHOMB.

*Le Président,*

P. TACK.

