

SÉNAT DE BELGIQUE.

RÉUNION DU 28 JUIN 1895.

Rapport de la Commission des Finances, chargée d'examiner le Projet de Loi autorisant le Gouvernement à consentir à la Compagnie du Chemin de fer du Congo un prêt hypothécaire de 5 millions de francs.

(Voir les nos 221 et 242, session de 1894-1895, de la Chambre des Représentants ; 76, même session, du Sénat.)

Présents : MM. le Baron BETHUNE, Président-Rapporteur ; ALLARD, HARDENPONT, HERRY et CAPPELLE.

MESSIEURS,

L'Exposé des motifs justifie l'économie du Projet de Loi qui a été approuvé à la Chambre des Représentants, dans sa séance du 27 juin, par 67 voix contre 16 et 7 abstentions.

Ce Projet de Loi autorise le Gouvernement à consentir à la Compagnie du chemin de fer du Congo un prêt hypothécaire de 5 millions de francs, les fonds ne devant être remis à cette Compagnie qu'au fur et à mesure des besoins de la construction.

Ce crédit extraordinaire sera couvert soit par les ressources générales du Trésor, soit par une émission de titres de la Dette publique.

Tous les motifs que l'on a fait valoir en 1889 en faveur du principe de la construction du chemin de fer ont conservé leur valeur aujourd'hui ou plutôt ont acquis une importance plus considérable, étant donné les progrès inespérés des découvertes de la colonisation et des cultures dans le Haut-Congo.

Sous l'administration de ces dernières années, l'œuvre gouvernementale du Congo, tout en conservant le caractère grandiose et héroïque du début, est entrée largement dans la voie féconde de l'exploitation du sol et de ses produits naturels et cultivés.

Les résultats de cette initiative intelligente rendent plus appréciable l'utilité du railway qui doit drainer les transports de l'Afrique centrale et faire bénéficier notre patrie du mouvement commercial de cette immense région, à l'exportation comme à l'importation.

Le Gouvernement belge, principal actionnaire de la Société du Chemin de fer du Congo, a en cette qualité des devoirs impérieux à remplir en surveillant minutieusement la gestion de l'entreprise et en exigeant dans l'administration de la Compagnie une part d'influence proportionnelle à ses sacrifices. L'intervention nouvelle que le Gouvernement sollicite de la Législature, en donnant au pays, indépendamment de la situation d'actionnaire, celle de créancier hypothécaire, impose dans cette voie des obligations plus étroites encore.

Aussi est-ce à bon escient. paraît-il, que le Gouvernement songe à faire examiner par une commission technique les travaux réalisés et ceux en cours, ainsi que le tracé à construire.

Une semblable résolution est sage et réclamée à bon droit par l'opinion publique. L'honorable M. Helleputte s'est d'ailleurs fait l'organe de cette idée dans le sein de la Commission spéciale de la Chambre.

Aucune règle de droit public ne met obstacle à une semblable mission ; son objet est purement technique, se rapporte à une entreprise d'ordre privé et ne peut empiéter en rien sur la souveraineté et l'autonomie de l'État indépendant, ce qui constitue assurément un écueil à éviter en semblable matière.

Peut-être le Gouvernement pourrait-il porter ses investigations plus loin.

Les entreprises particulières peuvent avoir leurs avantages, quand il s'agit des débuts d'un grand travail tel que le chemin de fer du Congo. On peut discuter si cette forme n'était pas indispensable pour lancer une idée aussi grandiose que celle du chemin de fer congolais. Nous convenons cependant que le chemin de fer du Congo a eu la bonne fortune d'être servi par des volontés énergiques qui ont triomphé des obstacles de la première heure, et que peut-être une administration publique eut reculé, là où les chefs de la Compagnie ont continué à marcher de l'avant.

L'œuvre vitale du chemin de fer du Congo a été l'objet d'attaques passionnées. Celles-ci visaient d'ailleurs généralement moins le principe du railway, dont on paraît d'accord pour proclamer l'utilité, que la gestion de l'entreprise et les évaluations des devis.

Nous avons pu voir des orateurs confondre dans un même anathème le développement de la civilisation en Afrique et la générosité d'un souverain qui n'a jamais calculé ni le nombre ni l'étendue de ses généreux sacrifices.

Messieurs, le Sénat saura rendre justice à cette initiative généreuse. Il songera que la Belgique, condamnée à végéter dans les étroites limites qui la resserrent entre de puissants voisins, a besoin d'expansion. Le Sénat se dira que si les prévisions budgétaires du Gouvernement indépendant ont été dépassées, si la grande entreprise du chemin de fer qui doit mener au cœur du continent noir n'a pu se maintenir dans les limites des évaluations primitives, la cause en doit être attribuée à la marche vertigineuse du développement de la civilisation et de l'organisation administrative au pays noir. En un quart de siècle le Gouvernement du Congo a réalisé des progrès et conquis une situation que des colonies de nations puissantes ont mis parfois deux siècles à atteindre.

La création des railways transcontinentaux des États-Unis n'est-elle pas la cause directe du développement agricole et industriel de ce vaste pays que l'on désigne sous le nom de Far-West? La Russie lésine-t-elle, marchande-t-elle ses millions au chemin de fer transsibérien? Les espaces déserts qu'il traverse ne tarderont pas à changer d'aspect et répandre le bien-être où ne règne en ce moment que la désolation et l'inactivité en dehors du tracé de la voie. Incalculables sont les avantages qui doivent ressortir pour notre commerce et notre industrie de l'achèvement de la voie ferrée qui doit relier Matadi à Léopoldville.

Votre Commission, Messieurs, approuvant le rapport, invite le Sénat à donner un vote favorable au Projet de Loi.

Le Président-Rapporteur,
Baron P. BETHUNE.