

SÉNAT DE BELGIQUE.

RÉUNION DU 21 MAI 1896.

Rapport de la Commission des Finances, chargée d'examiner le Projet de Loi approuvant la convention du 27 mars 1896 et l'acte du 10 avril additionnel à cette convention, conclus entre le Gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Congo.

(Voir les n^{os} 158, 176 et 195, session de 1895-1896, de la Chambre des Représentants; 63, même session, du Sénat.)

Présents : MM. HARDENPONT, Président; le Baron BÉTHUNE, VAN PUT, FINET ET HERRY, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le Projet de Loi soumis à vos délibérations et qui a pour objet l'approbation de la convention conclue par le Gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Congo, portant la date du 27 mars 1896, et de l'acte additionnel à cette convention du 10 avril 1896, a soulevé chez quelques organes de la presse et au sein de la Chambre des Représentants des discussions parfois fort vives et passionnées.

Peut-être le motif en est-il que toute la question coloniale a été agitée à cette occasion et qu'on s'est attardé souvent à des récriminations rétrospectives n'ayant qu'un rapport assez éloigné avec l'objet du Projet de Loi. Si nous pouvons ne pas trop regretter que dans la période d'expectative où nous sommes, par rapport à la reprise éventuelle du Congo par la Belgique, se produisent de longues discussions, parce qu'il en jaillit toujours un peu plus de lumière, le rôle de votre Commission doit être de se renfermer plus strictement dans l'examen du Projet de Loi qui nous est soumis et de rechercher quels sont les arguments qui militent en faveur de la convention que la Chambre des Représentants a adoptée dans sa séance du 15 mai dernier.

Il peut être utile de rappeler d'abord l'historique du Projet de Loi : je le ferai d'une façon très brève.

La loi du 29 juillet 1889 autorisa le Gouvernement à intervenir pour 10 millions de francs dans la formation de capital de la Compagnie du

chemin de fer du Congo, qui fut constituée définitivement le 30 du même mois. L'intervention de l'Etat belge ne devait pas être augmentée dans la suite. Au commencement de l'année 1894, cependant, la Compagnie du chemin de fer du Congo avait dépensé 21,980,000 francs et construit 70 kilomètres de voie. Le capital disponible étant évidemment insuffisant pour faire face aux besoins nouveaux et à la construction des 330 kilomètres restant à faire, elle s'était mise en rapport avec un syndicat de banquiers qui consentit à garantir le placement d'un emprunt hypothécaire de 6 millions de francs.

Dans la séance de la Chambre des Représentants du 24 avril 1894, M. Lambiotte attira sur ce projet l'attention du Gouvernement et l'interrogea sur ses intentions et sur l'attitude que prendrait son délégué à l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie. Le Gouvernement, jugeant les conditions du prêt du syndicat trop onéreuses pour la Société dont il était en somme le principal actionnaire, déposa le projet de loi du 29 mai 1894 qui l'autorisait à souscrire pour 10 millions d'actions nouvelles.

Toutes les sections de la Chambre des Représentants approuvèrent le Projet de Loi et la section centrale le vota à l'unanimité en exprimant toutefois le désir qu'on envoyât au Congo une commission technique chargée de surveiller les travaux et l'emploi des capitaux.

La dissolution des Chambres survenue en juin 1894 empêcha ce projet d'être voté.

Le 8 janvier 1895 il fut représenté.

Entre-temps la Compagnie du chemin de fer, pour pouvoir continuer les travaux, avait dû faire divers emprunts.

Le 14 juin 1895 les Chambres ne s'étant pas encore prononcées, le Gouvernement leur demanda d'accorder à la Compagnie un prêt hypothécaire de 5 millions.

Renvoyé à la Commission des XXI, ce nouveau projet fut approuvé par celle-ci, mais elle exprima en même temps le désir qu'une enquête fût faite au Congo même par une commission d'ingénieurs. La Chambre et le Sénat votèrent le prêt de 5 millions les 27 et 28 juin 1895.

Une commission d'enquête fut instituée ; elle partit pour le Congo en août 1895, revint en Europe le 2 novembre de la même année et remit son rapport au Ministre le 15 janvier 1896. Ce rapport était, vous ne l'ignorez pas, Messieurs, généralement favorable à l'entreprise du chemin de fer et mettait à néant bien des allégations produites.

Le projet du 24 mai 1894 restait toujours soumis aux sections de la Chambre. Dans plusieurs d'entre elles et au sein de la section centrale l'idée fut émise par plusieurs membres de substituer à la convention de 1894 une autre convention autorisant le Gouvernement à souscrire cinq millions d'actions nouvelles, au lieu des dix millions prévus en 1894 et à accorder l'aval de l'Etat belge pour des obligations 3 p. c. à émettre par la Compagnie du chemin de fer du Congo jusqu'à concurrence de vingt millions. Cette idée fut accueillie par le Ministre des Finances qui en fit la convention du 27 mars 1896 et dont l'approbation vous est actuellement demandée en même temps que celle des modifications qu'y

a introduites un acte additionnel du 10 avril 1896. Cet acte additionnel restreint encore notre intervention en n'accordant l'aval de l'Etat que pour dix millions au lieu de vingt millions d'obligations. De plus, l'acte additionnel stipule que les intérêts intercalaires qui, d'après les statuts de la Compagnie, devaient être de 3 1/2 p. c. pour les actions de capital et de 7 p. c. pour les actions ordinaires et que déjà la convention de 1894 proposait de réduire à 3 1/2 p. c. pour toutes les actions, ne seront plus payés à l'avenir que sur le montant des bénéfices réalisés.

Pour caractériser d'une façon plus complète la convention du 27 mars 1896, il faut rappeler encore qu'elle stipule que les 5 millions à souscrire pour de nouvelles actions devront servir à rembourser le prêt hypothécaire de 5 millions consenti par la loi du 29 juin 1895.

De plus le produit des obligations avalisées servira partiellement à rembourser les 5 millions empruntés à des banquiers. Enfin d'utiles modifications sont apportées à la clause de rachat par l'Etat belge et des primes sont accordées pour favoriser la prompte et bonne exécution des travaux de la ligne.

Résumons en quelques mots les principales différences entre la convention du 28 mai 1894 et celle du 27 mars 1896 complétée par l'acte additionnel du 10 avril 1896.

CONVENTION DU 28 MAI 1894.

Souscription de 10 millions d'actions.

Intérêts intercalaires réduits à 3 1/2 p. c. pour toutes les actions.

Faculté pour l'Etat de racheter la ligne pendant la construction et pendant les cinq premières années d'exploitation moyennant de reprendre les charges de la Compagnie et de rembourser les actions de capital au pair et les actions ordinaires à 600 francs au lieu de 1,000 francs, chiffre des statuts.

Modification à la clause de déchéance de la Compagnie pour non exécution des travaux endéans les délais prévus.

CONVENTION DU 27 MARS 1896.

Souscription de 5 millions d'actions. Aval accordé à 20 millions d'obligations 3 p. c.

En cas de rachat par l'Etat, remboursement des actions ordinaires comme des actions de capital au prix unique de 500 francs, moyennant abandon à la Compagnie du 1/4 du bénéfice d'exploitation constaté à la date de la reprise.

ACTE ADDITIONNEL DU 10 AVRIL 1896.

Aval accordé pour 10 millions d'obligations.

Intérêts intercalaires payés seulement sur le montant des bénéfices résultant de l'exploitation de la ligne.

Quelles que soient les opinions qu'on ait sur la politique coloniale, sur l'avenir du Congo et sur l'opportunité de reprendre un jour la grande colonie qui nous est offerte, on est généralement d'accord pour reconnaître que, durant la période d'expectative et d'étude que nous traversons, il serait téméraire et de mauvaise politique de se cantonner dans un parti pris absolu et que ce serait commettre une lourde faute de préjuger l'avenir dans un sens ou dans l'autre. Il faut donc se bien garder de le compromettre et il semble qu'à ce point de vue l'œuvre du chemin de fer doit être sauvegardée.

Laisser tomber le chemin de fer, ce serait gravement porter atteinte à l'avenir du Congo. Cela a été reconnu depuis Stanley par tous ceux qui ont séjourné là-bas, et la réflexion justifie cette appréciation. On sait en effet que le continent noir a une configuration physique qu'on a comparée à une assiette renversée : zone basse, le long des côtes; zone élevée, tout le centre de l'Afrique, et zone intermédiaire qui forme comme une crête. Dans la traverse de cette dernière zone le fleuve Congo, coupé par 32 cataractes qui en interrompent le cours de Léopoldville à Matadi, cesse d'y être navigable. Pour pouvoir mettre en valeur les innombrables productions répandues le long de 30,000 kilomètres de rives, il faut transporter ces marchandises à la côte et dès lors le chemin de fer en voie de construction, chargé de suppléer la partie du fleuve inutilisable, se présente à nous comme une indispensable nécessité. Un membre de la Commission comparait d'une façon pittoresque les richesses du Congo aux gisements de charbon ou de métaux qui à certains endroits sont enfouis dans le sol. Que valent ces richesses sans les puits qui y donnent accès et permettent de les extraire? Et le chemin de fer n'est-il pas appelé à jouer en quelque sorte le rôle de ces puits d'extraction pour les produits congolais?

Donc pas de Congo sans le chemin de fer.

La Chambre des Représentants l'a compris en votant le Projet de Loi qui met la Compagnie en bonne posture pour continuer son œuvre.

Ne faut-il pas reconnaître, du reste, qu'il y avait presque un engagement moral et d'honneur d'en agir ainsi? Lors du vote du prêt de 5 millions les Chambres n'avaient-elles pas semblé subordonner leur intervention ultérieure aux conclusions de la commission technique qui fut envoyée au Congo pour examiner la question?

Or, Messieurs, cette commission, dont personne n'a un instant contesté ni la compétence ni la loyauté et qui certainement se rendait compte de la prudence et de la réserve qu'elle devait mettre dans le travail qu'elle aurait à produire, a conclu comme il suit :

« 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 30,000 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 130,000 francs. »

Il reste peu de chose, après cela, des critiques souvent passionnées de la presse et, il faut bien le reconnaître, ceux qui ont attaqué les conclusions de la Commission ne sont guère parvenus à en modifier le caractère.

Une autre raison paraît devoir nous engager à intervenir. Il faut empêcher en effet que la Compagnie du chemin de fer soit forcée d'emprunter à des conditions qui pourraient être très onéreuses.

N'oublions pas que l'État est actionnaire pour 10 millions dans l'entreprise et a fait de plus un prêt de 5 millions. Si par l'intervention nouvelle qui nous est demandée nous pouvons consolider la situation de la Société où nous sommes les plus grands intéressés, ne faut-il pas le faire ?

L'examen attentif du rapport fait par M. Helleputte, rapporteur de la section centrale, avec tant de talent et de compétence et l'étude des discussions qui viennent de se terminer à la Chambre des Représentants sont de nature à nous éclairer beaucoup sur la question du chemin de fer et à faire tomber bien des préventions qui feraient hésiter certains membres à voter la convention qui nous est proposée.

Il n'est pas possible de résumer ou de refaire ici ce rapport ni ces discussions, mais il sera probablement utile de rappeler brièvement quelques faits.

La ratification par le Sénat du vote de la Chambre du 15 mai dernier aura pour résultat de permettre à la Compagnie du Chemin de fer du Congo de prolonger la ligne jusqu'à Tumba, situé à 188 1/2 kilomètres de Matadi et de terminer ainsi le premier tronçon de la voie qui sera, d'après les prévisions, complètement livré au trafic au mois de juillet prochain. La Compagnie se trouvera en outre en situation de conclure à l'avenir des arrangements financiers satisfaisants et d'emprunter dans de bonnes conditions les sommes qui lui seraient encore nécessaires pour prolonger le chemin de fer jusqu'à Dolo, sur le Stanley-Pool, à 400 kilomètres environ de Matadi.

Le système de la convention permet à l'État de ne pas déboursier un centime actuellement : En effet, les 5 millions de souscription nouvelle doivent, aux termes de la convention, servir à rembourser le prêt hypothécaire fait à la Compagnie par la loi du 29 juin 1895, et il semble probable que l'aval accordé par l'État aux 10 millions d'obligations à créer ne sera qu'une garantie nominale. Se basant sur les chiffres puisés dans le rapport de la commission technique, M. Woeste a fait, à la Chambre,

le calcul que voici : Le coût des frais d'exploitation est estimé à 6,000 francs par kilomètre et les recettes brutes à 13,617 francs par kilomètre également. Si on multiplie la différence (13,617 — 6,000), soit 7,617 francs qui sont du bénéfice, par les 400 kilomètres de la voie achevée, on obtient le chiffre d'environ 3 millions de recettes nettes. Le service des 10 millions d'obligations exigera 350,000 francs, amortissement compris. Il resterait donc une somme de 2,600,000 francs disponible par an.

Il a été objecté que le chiffre de 13,617 francs prévu pour la recette kilométrique brute était trop élevé parce qu'il se rapporte aux quatre mois du trafic le plus intense et que les quatre mois suivants ont donné des résultats sensiblement inférieurs. Cette infériorité dans les recettes a, il est vrai, été expliquée par la saison des pluies. Mais, négligeant ce point et comptant seulement 10,000 francs de recette brute kilométrique, nous aurions avec cette donnée nouvelle $(10,000 \times 400) - (6,000 \times 400) = 1,600,000$ francs de recette nette, et on sait que le service de 10 millions d'obligations demandera 350,000 francs seulement.

Il semble du reste que l'hypothèse de 10,000 francs de recette kilométrique brute est trop défavorable et le coût de 6,000 francs pour frais de l'exploitation par kilomètre a été par plusieurs trouvé très élevé. Il faut se rappeler aussi que le trafic ne s'étend encore que sur 80 kilomètres, et il ne paraît pas douteux que les recettes augmenteront sensiblement à mesure qu'une longueur de voie plus grande pourra être livrée à l'exploitation.

Ne doit-on pas se demander, après ces considérations, si l'on peut sérieusement et avec justice parler de cadeaux faits par l'Etat belge à la Compagnie du chemin de fer du Congo ?

Et faut-il craindre qu'en votant la convention on engage trop avant les finances nationales ?

En résumé, l'Etat belge, sans rien donner et sans rien déboursier actuellement, en sauvegardant l'avenir, augmente sa part d'intérêt dans une affaire qui ne semble pas devoir être mauvaise et qui pourrait devenir très bonne.

Quelques faits méritent encore d'attirer l'attention ; ils résultent du rapport de la commission technique.

1° La construction de la ligne s'accélère à mesure que les travaux s'étendent. Voici un tableau qui indique dans quelle mesure :

Du 1 ^{er} juillet 1890 au 30 juin 1891	on a construit	2 ^{kil.} 500
— 1891 — 1892	—	6 ^{kil.} 200
— 1892 — 1893	—	20 ^{kil.} 300
— 1893 — 1894	—	33 ^{kil.} 000
— 1894 — 1895	—	42 ^{kil.} 500
— 1895 au 31 mars 1896	—	68 ^{kil.} 500

Ce dernier chiffre correspond à un avancement de 90 kilomètres par an.

2° La dépense kilométrique pour la construction de la ligne diminue continuellement. Le coût, en effet, a été successivement de 240,000, 140,000, 120,000 francs, et de juillet à octobre 1895 il était descendu à 100,000 francs.

3° Nous constatons aussi que les recettes de la Compagnie augmentent dans des proportions notables. Alors qu'elles oscillèrent entre fr. 8,434-60 et fr. 15,941-30 par mois, de juillet 1894 à juin 1895, elles étaient :

en juin 1895 de	38,200 francs.
en juillet 1895. . . . »	70,484 id.
en août 1895 »	71,365 id.
en septembre 1895 . . . »	73,466 id.
et en octobre 1895 . . . »	93,863 id.

M. le Ministre des Finances a bien voulu communiquer à la Commission le rapport de M. le directeur Van Cutsem, commissaire spécial délégué auprès de la Compagnie du chemin de fer du Congo, ainsi qu'un tableau renseignant le commerce spécial de l'Etat indépendant du Congo et la part pour laquelle y intervient la Belgique. Ces documents, qui renferment des indications intéressantes, sont publiés en annexes.

Il sera certainement utile aussi de bien peser les déclarations faites à la Chambre des Représentants par l'honorable chef du cabinet. M. de Smet de Naeyer s'est exprimé ainsi :

« En ce qui concerne le chemin de fer, la voie de Matadi au Pool se » subdivise, comme je l'ai expliqué au début de mon discours, en deux » lignes juxtaposées; le vote de la convention soumise aux Chambres » assurera l'achèvement de la construction et la mise en exploitation de » la première, longue de 187 à 188 kilomètres, et, par le fait même, » donnera à la Compagnie le moyen de s'adresser, dans les meilleures » conditions possibles, au crédit public pour se procurer les fonds néces- » saires à l'établissement de la seconde section.

» A ceux qui prendront les obligations qu'elle émettra, la Compagnie » se présentera comme un propriétaire dont les biens au soleil ne sont » grevés d'aucune charge et offrent toutes les sûretés désirables.

» Si, par impossible, la Compagnie ne parvenait pas à trouver les » derniers capitaux dont elle aura besoin, nous pourrions nous désin- » téresser de ce qui reste à faire; nous nous bornerions, dans cette » hypothèse improbable, presque invraisemblable, à exploiter les 187 ki- » lomètres dont la convention nous garantit la pleine propriété; nous » sommes persuadés, d'ailleurs, que, dans un avenir très prochain, les » travaux seraient terminés par d'autres

« Donc en ce qui concerne le chemin de fer, plus de nouvelles avances, plus de nouveaux crédits

» *Il ne sera plus question à l'avenir d'intervention nouvelle; le Gouver-*

» nement n'aura plus sujet de demander au pays, je ne dis pas de nouveaux sacrifices — les millions avancés pour le chemin de fer du Congo, » loin d'être perdus, constituent en fait un placement avantageux — » mais de nouvelles avances et cela parce que la convention actuelle » garantit d'une manière adéquate tous les intérêts *belges* qu'il importait » de sauvegarder.

« En ce qui concerne l'État indépendant

» *Ni avant, ni après les vacances, ni cette année, ni l'année prochaine,* » nous n'aurons à demander aux Chambres quoi que ce soit en faveur de » l'État du Congo, pour l'excellente raison que l'aide que nous lui avons » prêtée dans le passé a eu cet heureux résultat de lui permettre de déve- » lopper ses ressources et de s'affranchir désormais de notre tutelle finan- » cière. L'État Indépendant est maintenant en mesure de continuer à » marcher de l'allure qu'il a prise, et nous n'aurons pas, je le répète, à » demander de nouveaux crédits pour l'aider.

» M. WOESTE. — C'est là une déclaration très importante !

» M. DE SMET DE NAEYER, Ministre des Finances. — Il me reste à » dire quelques mots de l'attitude du Gouvernement en matière coloniale. » Comme l'a fort bien dit l'honorable Rapporteur, la politique que nous » entendons suivre est *la politique des mains libres*.

» De même que nous avons sept à huit ans devant nous pour » apprécier s'il est de notre intérêt d'exercer notre option de reprise du » chemin de fer, de même nous n'avons qu'à voir se dérouler les événe- » ments avant de nous décider à devenir propriétaires ou non de la colonie » elle-même. Plus heureux que les autres nations qui ont dû coloniser, » dans des conditions tout à fait aléatoires, il nous sera donné de n'en- » tamer cette grande œuvre qu'au moment où le succès sera assuré. » Dans cette hypothèse, c'est-à-dire *si la prospérité économique du Congo » devient un fait acquis et constant*, nous n'aurons que la peine d'accepter » le don royal qui nous est offert ; *nul ne songe, dans l'hypothèse con-* » traire, *à imposer au pays une colonie qui ne lui agréerait point.* »

Ces déclarations émanant d'un Ministre dont tous, amis et adversaires, apprécient la franchise et la grande loyauté, ne donnent-elles pas satisfaction à ceux qui pourraient craindre de trop engager l'avenir.

L'honorable Ministre des Finances, déférant au vœu émis par plusieurs membres de votre Commission, s'est rendu à leur réunion et y a répondu à diverses objections et demandes d'explications.

Le Projet de Loi a été ensuite adopté par 3 voix et 2 abstentions.

Le Rapporteur,
G. HERRY.

Le Président,
HARDENPONT.

(ANNEXE AU N° 64.)

SÉNAT DE BELGIQUE.

REUNION DU 21 MAI 1896.

A Monsieur le Ministre des Finances.

Bruxelles, le 6 mars 1896.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Au mois d'août dernier, vous avez bien voulu me confier les fonctions de commissaire du Gouvernement près la Compagnie du Chemin de fer du Congo ; j'ai l'honneur de vous faire rapport sur l'objet de ma mission pendant le semestre qui vient de s'écouler.

La Société est gérée par un Conseil d'administration composé de 18 membres ; conformément à l'article 15 des statuts, il a été créé au sein de ce Conseil un comité permanent d'administration composé de 5 membres. Le Conseil d'administration s'assemble chaque fois qu'une décision de quelque importance doit être prise ; le comité permanent se réunit toutes les semaines. J'ai assisté à toutes les réunions du conseil et du comité ; j'ai pu ainsi suivre, pas à pas, les affaires de la Société et constater la parfaite régularité de ses opérations.

Le 15 janvier dernier, le bilan de l'exercice 1894-1895 a été approuvé par l'assemblée générale des actionnaires ; j'ai étudié ce bilan avec soin et je l'ai trouvé conforme aux écritures qui, du reste, sont fort bien tenues. Le compte des « Frais généraux » a particulièrement attiré mon attention ; je n'y ai relevé ni dépenses inutiles ni dépenses exagérées.

En ce qui concerne les achats de matériel, etc., l'administration ne s'inspire d'aucune considération étrangère aux intérêts de la Société ; pour toute commande d'une certaine importance, il est fait appel à la concurrence. On procède par voie d'adjudication restreinte et la préférence est donnée au plus bas soumissionnaire ; la Compagnie s'adresse à l'industrie belge : les locomotives sortent des ateliers de Cockerill et de Saint-Léonard ; les wagons sont fournis par les Sociétés Baume-Marpent et Dyle-Bacalan ; les traverses, par les sociétés Aciéries d'Angleur, Ougrée, Marcinelle-Couillet ; les rails proviennent du syndicat des aciéries belges.

Plusieurs membres du Comité permanent ont, en matière de chemins de fer, une expérience consommée.

L'administrateur-directeur général, de son côté, apporte à la direction de la Compagnie la plus grande activité ; le personnel, tant en Europe qu'en Afrique, est entièrement dévoué à la Direction et partage sa foi robuste en la réussite de l'entreprise.

Lors du dernier voyage du Directeur général en Afrique, il a inauguré un système de primes accordées aux travailleurs noirs : ceux-ci reçoivent,

pour la production dépassant un maximum convenu, un salaire supplémentaire. Cette mesure a eu pour effet immédiat d'augmenter notablement le travail produit tout en abaissant le prix moyen de la main-d'œuvre. Elle a, en outre, eu pour effet d'exercer une influence salubre sur la santé et la vigueur des travailleurs, ceux-ci affectant généralement le supplément de salaire qui leur est acquis à l'amélioration de leur nourriture.

J'ai pris connaissance des correspondances arrivées d'Afrique et, à la réception de chaque courrier, j'ai eu l'honneur de renseigner verbalement Monsieur le Ministre sur la marche de l'entreprise ; je crois donc pouvoir me borner à résumer ici ces renseignements.

Avancement des travaux.

Le tableau ci-après indique la situation des travaux au commencement de chaque mois.

	TERRASSEMENTS		VOIE POSÉE
	ACHEVÉS	ENTAMÉS	
	—	—	—
Au 1 ^{er} août 1895	126	132	117
— 1 ^{er} septembre 1895	132	135	122
— 1 ^{er} octobre 1895	135	140	130
— 1 ^{er} novembre 1895	142	152	134
— 1 ^{er} décembre —	149	154	137
— 1 ^{er} janvier 1896	154	162	140.7
— 1 ^{er} février —	162	167	153
— 17 — —	—	175	158

Depuis le 1^{er} août 1895, l'avancement moyen des travaux a été de 6 kilomètres par mois.

Pendant la même période (1), la Compagnie a dépensé fr. 4,405,036-44.

Recettes.

Août 1895	fr. 71,417 85
Septembre 1895.	73,486 45
Octobre 1895	93,863 »
Novembre 1895.	49,113 60
Décembre —	51,247 50
Janvier 1896.	54,512 45
Février —	44,000 » (environ).

(1) Du 1^{er} août 1895 au 29 février 1896.

Ces recettes ont été réalisées au moyen d'une exploitation de 80 kilomètres seulement ; à partir du 3 juin prochain, la ligne sera exploitée jusqu'au kilomètre 187.

La diminution constatée à partir de novembre doit être attribuée à la saison des pluies, à raison des entraves qu'elle apporte à la réexpédition des marchandises vers le Haut-Congo.

Dès que de nouvelles sections de la ligne seront mises en exploitation, le service du portage pourra se concentrer sur une distance moins longue et la quantité de marchandises transportées s'accroîtra proportionnellement ; les recettes du chemin de fer suivront la même progression.

Voici quels sont les principaux clients du chemin de fer :

L'État indépendant du Congo ; la Société anonyme belge pour le commerce du Haut-Congo ; la Compagnie des Magasins généraux du Congo ; la Nieuwe Afrikaansche Handels-Vennootschap ; la Baptist Missionary Society ; la Congo Balolo Mission ; la American Baptist Missionary Union ; la Mission des Jésuites ; la Mission catholique belge de Scheut-lez-Bruxelles ; la Société anonyme belge des Produits végétaux du Haut-Kassaï.

Recrutement des travailleurs noirs. — État sanitaire.

Le recrutement des travailleurs noirs, si pénible et si onéreux au début de l'entreprise, s'effectue sans la moindre difficulté depuis que l'état sanitaire s'est entièrement modifié (1).

Sur 4,000 travailleurs noirs occupés par la Compagnie, il n'y a eu que 30 décès pendant le troisième trimestre de 1895 ; le relevé du dernier trimestre n'est pas encore arrivé à Bruxelles.

Ce qui contribue aussi, dans une large mesure, à la facilité du recrutement, c'est le traitement équitable et humain qui a sans cesse été appliqué aux travailleurs noirs et dont ceux-ci, à l'expiration de leur engagement, n'ont pas manqué de répandre le bruit sur toute la côte d'Afrique. Aussi voit-on les nègres qui sont rapatriés par expiration de terme, solliciter, avant leur départ, un permis d'embarquement pour revenir au Congo et rejoindre individuellement les chantiers après un court séjour dans leur pays.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon respectueux dévouement.

P. VAN CUTSEM.

(1) Annexe : Tableau du recrutement effectué du 1^{er} août 1895 au 1^{er} mars 1896.

(12)

RECRUTEMENTS DE TRAVAILLEURS NOIRS

effectués du 1^{er} août 1895 au 1^{er} mars 1896.

DATE D'EMBARQUEMENT		NATIONALITÉ DES TRAVAILLEURS	CHIFFRES DES RECRUTÉS	
1895				
Août	16	Accras	45	
»	19	Sierra-Léonais	162	
»	22	Id.	31	
»	29	Accras	99	
Septembre	21	Sierra-Léonais	307	
Octobre	15	Id.	177	
»	22	Id.	142	
»	28	Accras	91	
»	30	Id.	72	
Novembre	18	Sierra-Léonais	50	
»	20	Id.	100	
»	23	Accras	80	
1896				
Février	20	Sierra-Léonais	50	
TOTAL . . .			1,406	

ÉTAT INDÉPENDANT DU CONGO

Commerce spécial.

Exportations.

	MONTANT	PART PROPORTIONNELLE DE LA BELGIQUE
Année 1888	2,609,300 35	9 57 p. c.
» 1889	4,297,543 85	12 95 »
» 1890	8,242,199 43	26 90 »
» 1891	5,353,519 37	28 28 »
» 1892	5,487,632 89	53 74 »
» 1893	6,206,134 68	51 32 »
» 1894	8,761,622 15	73 03 »
» 1895	10,943,019 07	82 24 »

Importations.

Du 9 mai au 31 déc. 1892 (1).	4,984,455 15	25 » p. c.
Année 1893	9,175,103 34	48 20 »
» 1894	11,194,722 96	55 63 »
» 1895	10,685,847 99	57 » »

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