

Sur la proposition de notre ministre des chemins de fer, postes et télégraphes,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Jusqu'à disposition ultérieure, il est interdit aux bateaux de pêche et navires à voiles de sortir du port d'Ostende sans l'assistance d'un remorqueur.

Les contraventions seront punies conformément à la loi du 6 mars 1818, sans préjudice de la responsabilité en cas d'accidents. Elles seront constatées selon les prescriptions du règlement général de police du port d'Ostende en date du 21 mars 1874.

ART. 2. Les remorqueurs de l'État à Ostende prêteront gratuitement, jusqu'à ce que la défense ci-dessus soit rapportée, leur concours à tous les bateaux à voiles pour la sortie du port.

Notre ministre des chemins de fer, postes et télégraphes (M. J. VANDENPEEREBOOM) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

258. — 29 JUILLET 1889. — Loi autorisant le gouvernement belge à participer à la souscription du Congo (1). (Monit. des 29-30 juillet 1889.)

Léopold II, etc. Les Chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à participer à la constitution de la « Société anonyme belge pour la construction du chemin de fer du Congo, de Matadi au Stanley-Pool », par une souscription de 10 millions de francs, représentée par 20,000 actions de capital de 500 francs chacune, productives d'un intérêt de 5 1/2 p. c. et amortissables au pair endéans nonante-neuf ans.

ART. 2. Il est ouvert, à cet effet, au ministère des finances, un crédit de 10 millions de francs qui sera couvert soit par les ressources ordinaires, soit par une émission de titres de la dette publique.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre des finances, M. A. BEERNAERT.)

(1) Session de 1888-1889.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 27 juin 1889, p. 169-171. — Rapport. Séance du 9 juillet, p. 171-173.

Annales parlementaires. — Discussion. Séances des

I. — EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Il y a quatre ans que les représentants de la plupart des puissances civilisées, réunis à la conférence de Berlin, consacraient l'œuvre de progrès accomplie par le roi des Belges au centre de l'Afrique, en reconnaissant le nouvel État du Congo et en fixant les bases de la législation économique qui devait le régir. On n'a pas oublié les félicitations et les vœux dont l'initiative généreuse et énergique de notre souverain fut saluée dans cette occasion solennelle.

Le traité de Berlin a été approuvé par la législation belge comme par les autres puissances, et l'État du Congo étant ainsi devenu indépendant et souverain, une résolution des Chambres, en date des 28-30 avril 1885, autorisa le roi des Belges à être en même temps le chef des deux pays.

Depuis lors, de grands progrès ont été accomplis par le nouvel État. Sa législation repose sur les bases les plus libérales ; elle assure toutes les garanties désirables aux personnes et aux capitaux qui doivent faire fructifier ce vaste domaine, hier encore absolument inconnu.

Les principaux services publics sont organisés, au moins en principe. L'ordre public est maintenu. Les parties de l'État sur lesquelles s'exerce l'esprit du gouvernement — et cette zone va toujours s'étendant — ne connaissent plus les guerres, les pratiques inhumaines et les pillages qui les désolaient naguère et qui dépeuplent encore d'autres provinces.

La tâche du nouvel État n'est cependant qu'ébauchée et pour qu'elle puisse être accomplie, il est indispensable qu'un chemin de fer relie bientôt les plateaux du centre de l'Afrique à l'un des excellents ports que présentent les rives du Congo près de son embouchure. On sait que de Banana à Matadi, le fleuve est accessible aux grands navires de mer, mais que, de Vivi à Stanley-Pool, son cours est coupé par des cataractes. Au delà du Pool, se développe, sur une immense étendue, un réseau fluvial sans rival dans le monde. Dès à présent, on a relevé plus de 44,500 kilomètres de rivières navigables traversant de riches territoires, et un chemin de fer d'un développement de 435 kilomètres entre le Stanley-Pool et Matadi se trouverait ainsi assuré des transports d'une vaste région.

La Compagnie belge du Congo pour le commerce et l'industrie a fait l'étude technique approfondie des conditions d'établissement de ce chemin de fer, et cette étude, qui vient d'être terminée, a donné les

18 juillet 1889, p. 1671-1676, et 23 juillet, p. 1693-1700. — Adoption. Séance du 23 juillet, p. 1700.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 25 juillet 1889, p. 29-30.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 26 juillet 1889, p. 475-478.

résultats les plus satisfaisants. Les Chambres-trouveront à ce sujet des renseignements complets dans le rapport du conseil d'administration, qui leur a été distribué.

Ce document établit :

1° Que le capital nécessaire à la construction du chemin de fer du bas Congo s'élève à 25,000,000 de francs, y compris les intérêts intercalaires pendant la période de construction estimée à quatre années ;

2° Que les dépenses d'exploitation, dans l'hypothèse de deux trains par semaine dans chaque sens, et en supposant l'établissement de quatre stations et de vingt haltes intermédiaires, s'élèveront à 4,200,000 francs annuellement ;

3° Que la recette brute dont ce chemin de fer est assuré représente au minimum la somme actuellement dépensée chaque année, dans la région des cataractes, du chef de transports à dos d'homme, somme supérieure à 2,500,000 francs et, par conséquent, suffisante pour rémunérer, dès le début de l'exploitation, les capitaux employés à la construction de la ligne ;

4° Que le trafic de cette voie ferrée doit se développer rapidement par l'ouverture au commerce des territoires du haut fleuve, dont les produits ne pourront arriver à la côte que par cette même voie.

Ces données ont été communiquées à divers capitalistes, qui se sont déclarés prêts à souscrire le surplus du capital si l'État belge montrait l'exemple en prenant part lui-même à sa formation, dans les conditions qui vont être indiquées.

Le gouvernement croit qu'il est de l'intérêt bien entendu du pays qu'il en soit ainsi ; il a l'honneur de demander à la législature l'autorisation de souscrire au nom de l'État belge des actions de la compagnie à former, à concurrence de 10,000,000.

Diverses considérations justifient cette proposition.

Bien que la Belgique et l'État du Congo forment deux pays absolument indépendants l'un de l'autre et qui n'ont de commun que la personne de leur chef, c'est avec un vif intérêt que tous nous suivons les progrès de l'entreprise royale, et déjà la législature en a donné une preuve manifeste en autorisant l'émission en Belgique d'un emprunt à primes de l'import de 480,000,000, dont quelques séries seulement sont aujourd'hui réalisées.

On commence en Belgique à apprécier l'importance que le nouvel État peut acquérir pour notre commerce et notre industrie. Déjà un centre d'action est constitué à Bruxelles et groupe les efforts de nos nationaux en vue de la conquête d'un marché dont les ressources ne sont plus douteuses et dont les besoins doivent procurer beaucoup de travail à nos manufactures et à nos usines.

Quatre sociétés belges pleinement constituées sont entrées dans la phase des opérations actives et une cinquième se forme en ce moment. Ce sont :

1° La Compagnie du Congo pour le commerce et

l'industrie, fondée en vue d'étudier la voie ferrée destinée à relier le bas Congo au haut Congo, et de réunir sur les régions du haut fleuve les renseignements commerciaux les plus complets ;

2° La Compagnie des Magasins généraux du Congo, dont le but est de construire et d'exploiter des magasins commerciaux, entrepôts, hôtels, etc. Cette compagnie construit en ce moment son premier établissement à Boma ;

3° La Société anonyme belge pour le commerce du haut Congo, qui déjà possède actuellement huit factoreries et cinq steamers ;

4° La Société anonyme de Mateba, qui a pour objet la production de l'huile de palme et l'élevage du bétail ;

5° La Société des produits du Congo, qui a pour but la culture des produits tropicaux : tabac, café, cacao, etc., source de la fortune des colonies de Java, de Sumatra, et, dans des régions plus rapprochées du Congo, de la colonie anglaise de Sierra-Leone.

Ainsi, dès à présent, et sans parler de la participation importante que notre pays a prise dans la souscription de l'emprunt, un capital belge de plusieurs millions se trouve engagé sous diverses formes dans l'exploitation économique du bassin du Congo.

C'est là un fait important, surtout si l'on tient compte de l'oubli presque complet où étaient tombées chez nous, il y a quelques années encore, les entreprises lointaines.

Les documents statistiques récemment publiés par l'État du Congo établissent que le commerce grandit. En 1888, les exportations ont atteint le chiffre de 7,392,348 francs, et plus du tiers de cette somme appartient au commerce spécial de l'État. La Belgique qui, naguère, était complètement inconnue dans ces parages, y fait dès à présent des exportations importantes, mais ses importations directes de produits africains ne se sont élevées en 1888 qu'à 250,000 francs environ, tandis que celles des Pays-Bas dépassaient à elles seules 5,000,000 de francs. Dans ces derniers temps, cependant, les relations directes entre Anvers et le Congo ont pris une réelle importance, et l'on peut espérer voir bientôt Anvers devenir l'un des principaux entrepôts du commerce avec l'Afrique centrale.

Les efforts dirigés dans ce sens commandent notre plus légitime préoccupation. La Belgique compte aujourd'hui près de 6 millions d'habitants. Sur un territoire exigu s'est accumulée une population d'une densité sans égale, et notre force de production industrielle excède celle de bien des grandes puissances. C'est pour nous une condition de prospérité, de sécurité et d'existence de placer au dehors l'excédent des produits du travail national. Les courants qui dominent la politique commerciale chez la plupart des peuples d'Europe et d'Amérique nous rendent cette tâche de plus en plus difficile. Le bassin du Congo avec ses immenses richesses naturelles,

ses populations nombreuses, laborieuses, avides de produits européens, nous offrent, dans ces conditions, un débouché de premier ordre.

Il est d'autres considérations d'une nature plus générale qui ne sauraient ici passer inaperçues.

Le pays s'émouvait naguère aux accents d'une voix illustre signalant aux nations de l'Europe les horreurs de la traite africaine et les conviant à y mettre un terme au moyen d'une action collective. Beaucoup de nos concitoyens, sans distinction de parti ni de culte, ont répondu à cet éloquent appel et témoigné du vif désir de le voir aboutir à un résultat pratique. Bien des moyens ont été proposés dans ce but; bien des idées plus ou moins heureuses ont été agitées. A quelques divergences d'appréciation que les divers projets en présence aient pu donner lieu, il en est un dont l'efficacité et le mérite sont absolument indiscutables : c'est l'ouverture de routes parcourues par les puissants moyens de transport créés par l'industrie moderne : partout où pénètre la locomotive, la civilisation la suit de près. Les chasses à l'homme ont pour but principal de se procurer l'esclave, c'est-à-dire la bête de somme qui transporte les produits de l'intérieur à la côte. Faire arriver au centre de l'Afrique le remorqueur et le bateau à vapeur, c'est rendre la traite sans objet et, de ce moment, la barbarie recule.

Ces réflexions nous portent vers un ordre d'idées qui excède le cadre habituel de nos travaux législatifs. Et la mesure que le gouvernement soumet à vos suffrages, affecte également par divers côtés un caractère exceptionnel. Il y a dans la vie des nations des heures où elles doivent savoir élargir leur horizon et pénétrer leur politique de hautes pensées. Depuis 1830, la Belgique n'a pas connu une heure de crise; sous l'égide des institutions que l'Europe lui a garanties, elle a joui d'une tranquillité parfaite et accumulé sur son sol de grandes richesses. Mais un sort aussi heureux entraîne des devoirs. Chaque peuple doit sa part d'efforts à la civilisation du monde, et c'est une heureuse fortune pour une nation qui a souci de son avenir, de pouvoir s'associer à quelqu'une de ces grandes initiatives qui deviennent pour elle un titre au respect et à la sympathie des hommes. Cette mission qui serait noble et féconde, lors même qu'elle paraîtrait matériellement stérile, offre ici l'avantage de se concilier avec un intérêt économique qui ne peut être méconnu.

C'est par ces diverses considérations que le gouvernement demande l'autorisation de participer à la souscription du capital de la Société du chemin de fer du Congo à concurrence de 10,000,000 de francs. Il est à remarquer, en passant, que ce fait ne sera pas sans précédent. Une loi du 1^{er} mai 1840 a, dans l'intérêt du développement du commerce et de l'industrie, autorisé le gouvernement belge à souscrire 4,000 actions du chemin de fer Rhénan. Des considérations analogues ont amené l'État à subvention-

ner des services réguliers de navigation ou à leur accorder une garantie d'intérêts.

La souscription de l'État belge n'a pas été demandée seulement comme une marque de l'intérêt et de la confiance que l'entreprise lui inspire. Il fallait d'autre part qu'en acceptant des actions d'une catégorie spéciale et en renonçant pour lui-même à la chance de réaliser un bénéfice, il augmentât l'attrait de l'entreprise pour le surplus des capitaux engagés. Et même, dans ces conditions, la ligne de Matadi au Stanley-Pool sera le seul chemin de fer établi dans ces régions lointaines, sans subvention en argent ou sans garantie d'intérêt.

Les 10,000,000 de francs souscrits par l'État seraient représentés par 20,000 actions de capital de 500 francs chacune, productives d'un intérêt de 3 1/2 p. c. et amortissables au pair en nonante-neuf ans.

Une clause des statuts de la société à constituer disposerait que si, contrairement aux prévisions, les bénéfices d'un exercice annuel n'étaient pas suffisants pour assurer le paiement d'un dividende de 3 1/2 p. c. à toutes les actions et le service de l'amortissement, rappel du manquant devrait être fait, avec les intérêts, sur les exercices suivants, avant toute autre distribution de dividende.

A raison des actions dont il sera détenteur, le gouvernement interviendra efficacement dans la gestion de l'entreprise, et il est dès à présent convenu qu'à concurrence de 92 p. c. le matériel fixe et roulant du chemin de fer, ainsi que les marchandises d'échange destinées au paiement des salaires seront de fabrication belge. C'est encore là un intérêt qui a son importance.

Le gouvernement a la confiance que les Chambres approuveront les propositions qu'il a l'honneur de leur faire. Elles montreront ainsi qu'elles apprécient ce qu'ont de fécond pour la Belgique elle-même les hautes préoccupations de la Couronne et elles donneront un nouveau et puissant témoignage de sympathie à la grande œuvre à laquelle le nom de Léopold II demeurera attaché dans l'histoire.

Le ministre des finances,
A. BEERNAERT.

II. — RAPPORT FAIT A LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (1), 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.

(1) La section centrale, présidée par M. Tack, était composée de MM. de Favereux, de Moreau, Dierckx, d'Andrimont, de Jonghe d'Ardoye et Nothomb.

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.

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 supérieur, 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 gommes et, hélas ! les esclaves, cet objet de commerce qui a l'inappréciable avantage de se transporter lui-même. Donc le chemin de fer est indispensable : 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^o La construction coûtera 25 millions (1) ;

2^o L'exploitation coûtera 1,200,000 francs (2) ;

3^o 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^m,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 fr. 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

(1) Voir la brochure : *le Chemin de fer du Congo*, p. 73.

(2) Idem, *ibid.*, p. 78.

excessifs auxquels ils ont été calculés dans les devis pour l'ensemble de la construction, et cela permettrait ainsi 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 bon néanmoins de faire ces réflexions pour prouver qu'à son avis on peut avoir la confiance que les devis 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 ainsi que 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 me paraissent exagérés (1).

Votre section centrale, toutefois, n'a pu les contrôler, mais elle ne croit pas que, 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 que toutes les actions jouissent d'un intérêt de 3 1/2 p. c., ce qui dégage complètement la responsabilité financière du gouvernement, que les recettes brutes du chemins de fer s'élèvent à 2,425,000 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 1/2 p. c. 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 dégagee.

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, appuyées 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 à 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 1/2 p. c. et amortissables au pair endéans nonante-neuf 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

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

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 1/2 p. c. et, d'autre part, que 92 p. c. des fournitures du matériel et des marchandises d'échange seront réservées 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, cependant. 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 plu-

sieurs 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. c. ?

« 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. c. des commandes réservées à l'industrie. »

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. c., 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 devrons 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 que, 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; 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 fournie 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. c. en Belgique, pourvu, bien entendu, que nos industriels puissent les produire.

Nos fabricants, certains ainsi 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 contenir 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, 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 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. NOTIOMB.

Le président,
P. TACK.

III. — RAPPORT FAIT AU SÉNAT PAR LA COMMISSION DES FINANCES (1).

Messieurs,

Le projet de loi qui nous est soumis tend à faire participer la Belgique à la constitution de la « Société anonyme belge pour la construction du chemin de fer du Congo, de Matadi au Stanley-Pool ».

Trois fois déjà la législature a donné par des votes presque unanimes des preuves de l'intérêt qu'elle

(1) Présents : MM. Tercelin, président; Allard, Van Overloop, Hardenpont, Casler, le comte Le Grelle et le baron Bethune, vice-président rapporteur.

prend à l'œuvre grandiose entreprise dans l'Afrique centrale par notre souverain.

La loi du 23 avril 1885 approuve l'Acte général de la conférence de Berlin, cette charte constitutive de l'ordre nouveau dont une auguste initiative a doté le continent noir.

La résolution adoptée par la Chambre des représentants, le 28 avril 1885, et par le Sénat le surlendemain, a donné à cette loi son indispensable complément en autorisant le roi à être le chef de l'État indépendant du Congo, sous le régime de l'union personnelle avec la Belgique.

Enfin, la loi du 29 avril 1887, dont j'ai eu l'honneur d'être le rapporteur, a permis l'émission en Belgique d'un emprunt à primes de l'État indépendant.

Je suis heureux de pouvoir me rencontrer avec un éminent ministre d'État pour constater que « cette triple manifestation de sympathique confiance a reçu l'assentiment du pays ».

L'opinion publique ne réserve pas un accueil moins favorable au projet de loi qui fait aujourd'hui l'objet de nos délibérations.

Il y a quelques mois, un professeur de droit international à l'université de Louvain, M. E. Descamps, signalait, dans une brochure intéressante, les avantages qui résulteraient pour la Belgique d'une participation à la construction d'une voie ferrée qui ouvrirait définitivement l'immense bassin du haut Congo à la civilisation et au commerce.

« La Belgique », disait-il, « est directement intéressée à plus d'un titre à la construction de ce chemin de fer. Il est la clef du haut Congo. Le pays qui le posséderait en partie exercerait toujours une action considérable sur le commerce de l'Afrique centrale. Le gouvernement qui le subventionnerait aurait sa part d'influence dans l'administration et dans la fixation des tarifs comme dans les commandes de matériel. La Belgique subsidie, nous venons de le rappeler, des lignes de navigation qui la relient aux grands débouchés extérieurs. Les mêmes considérations s'imposent ici avec plus de force. Il ne s'agit pas seulement, en effet, d'un débouché commercial, mais d'une immense région belge de nom, belge par son origine politique et administrative. Cette région va s'ouvrir à toutes les entreprises agricoles et industrielles, et nos compatriotes peuvent s'y établir sans que leur esprit national s'altère, puisque, après tout, ils seront dans un milieu belge. »

« Il y va de l'honneur industriel de la Belgique comme de son intérêt, de participer à la construction de cette voie ferrée. La Belgique est au premier rang des nations industrielles. Dans une colonie belge, d'attaches tout au moins, se désintéresserait-elle publiquement de la construction de cette voie d'une importance capitale, alors surtout que le pays créateur d'un premier outillage industriel au Congo y posséderait, cela est d'évidence, une immense supériorité pour l'exécution de toute autre entreprise? »

Ces paroles ont trouvé de l'écho dans le public. Nous croyons pouvoir affirmer spécialement que le monde industriel et commercial a salué avec une satisfaction marquée le dépôt du projet de loi actuel.

Ce projet de loi, il est important de le relever tout d'abord, ne préjudicie en rien au régime de l'union personnelle inaugurée en 1885.

A ceux qui conserveraient quelques scrupules à cet égard, l'Exposé des motifs répond d'avance en précisant certains précédents législatifs tirés de notre propre histoire parlementaire; tels sont la loi du 1^{er} mai 1840, autorisant le gouvernement belge à prendre 4,000 actions du Chemin de fer Rhénan, et les subsides accordés sous des formes diverses à plusieurs services de navigation transatlantique.

Au point de vue international, les exemples de subventions de cette nature sont fréquents. Bien plus, l'on a vu certaines puissances participer directement à l'émission d'emprunts étrangers : c'est ainsi que la Russie, l'Angleterre et la France manifestèrent, en 1832, leurs sympathies pour le jeune royaume de Grèce en lui garantissant un emprunt de 60 millions de francs. Il y a loin de cette intervention directe et cependant incontestablement légitime en temps de paix au projet de loi actuel, qui implique la participation éventuelle de la Belgique à une entreprise privée, fondée par des Belges, régies par des statuts conformes à nos lois, et dont la sphère d'opération seule s'étend à un pays qui n'est pas le nôtre, mais que je ne puis me résoudre à qualifier d'étranger.

Ces questions de principe vidées, il importe d'examiner dans quelques détails l'entreprise à laquelle le gouvernement nous propose d'accorder le concours limité des finances publiques.

La Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie, qui compte dans son conseil d'administration plusieurs membres de la Chambre des représentants, a fait procéder à une étude consciencieuse du tracé à construire.

Le résultat de ces travaux, condensé dans un volume plein d'intérêt, n'aura pas manqué d'attirer l'attention de mes honorables collègues. Chacun a pu apprécier ce mémoire, qui puise une force de persuasion de plus dans la compétence hautement reconnue de ses auteurs.

Nous devons nous borner à analyser brièvement les conclusions de cet important document :

Le devis général de l'entreprise réclame un capital de 25 millions de francs, dont 16,580,550 francs sont destinés à la construction de la voie; le complément de la somme sera affecté à l'entretien de la voie pendant la construction, à l'achat du matériel roulant, à couvrir les frais généraux et d'administration, et à servir les intérêts des capitaux versés effectivement pendant toute la période de construction, évaluée à quatre années.

Les frais de constructions, et notamment l'évalua-

tion des terrassements, ont été fixés à un prix que l'on pourrait trouver excessif, même pour une entreprise coloniale; indépendamment de cet acte de sage prévoyance, les devis ont été, dans leur ensemble, majorés d'un total de 10 p. c. en prévision de travaux extraordinaires ou de mécomptes possibles.

Dans ces conditions, on peut légitimement espérer qu'un capital de 2 millions de francs sera suffisant pour l'achèvement de la ligne; étant donné le soin avec lequel le tracé a été déterminé par les ingénieurs, il n'y aura sans doute guère lieu de compter sur des modifications importantes et avantageuses du tracé, qui raccourciraient la ligne ou supprimeraient certains remblais ou travaux d'art.

La voie ferrée comportera donc un développement de 435 kilomètres sur lesquels les 26 premiers, les seuls qui, paraît-il, présentent des difficultés sérieuses d'exécution, constitueront avec les établissements à construire à Matadi l'ouvrage de la première année; pour les trois autres années subséquentes, la construction de 140, 135 et 134 kilomètres est respectivement prévue. Si aucun retard ne survient, la ligne pourra donc être livrée à la circulation au 1^{er} janvier 1894.

Le chemin de fer du Congo promet d'être une affaire rémunératrice. Le devis d'exploitation, pour les détails duquel on consultera utilement les rapports de la Compagnie du Congo et leurs annexes, prévoit une dépense annuelle de 1,200,000 francs. Dès lors, il suffirait, pour que le service des intérêts à 5 p. c. soit assuré dès la première année de la construction, d'une recette brute de 2,450,000 francs. Une très intéressante annexe (n° 11) au rapport prémentionné établit sur des données de fait que la somme dépensée actuellement chaque année dans la région des cataractes du chef de transport s'élève à un minimum de 2,580,000 francs.

Nul doute, d'ailleurs, que le mouvement commercial ne suive une rapide progression à partir du jour où la voie ferrée suppléera à l'innavigabilité du Congo moyen, et viendra joindre à l'estuaire marin qui baigne Matadi, point initial du railway, les 23,000 kilomètres de rives qui forment l'immense bassin du haut Congo, et dont les produits convergeront naturellement vers le Stanley-Pool.

La population de ces immenses territoires, évaluée par Stanley à 28 millions d'habitants, est douée d'aptitudes commerciales heureuses, et avide des produits manufacturés d'Europe. Instruite par nos explorateurs, elle apprendrait à exploiter et à utiliser les richesses minérales et végétales qui abondent dans certaines régions.

Notre industrie nationale trouvera probablement là des ressources précieuses pour son développement ultérieur.

Tout concourt donc pour promettre au chemin de fer du Congo un avenir brillant.

C'est dans ces conditions générales que se pré-

sente l'entreprise du chemin de fer que désire réaliser la Société anonyme du Congo, et à laquelle le gouvernement nous propose d'intéresser le pays, à concurrence d'une souscription de 10 millions, représentée par 20,000 actions de 500 francs chacune, productive d'un intérêt de 3 1/2 p. c. et amortissables au pair endéans nonante-neuf ans.

Cette souscription se fera dans les formes ordinaires d'une participation à une société anonyme, c'est-à-dire que nous n'engageons qu'une mise en cause, une fois le paiement de notre quote-part effectué.

On nous affirme que la souscription aux 15 millions qui doivent parfaire le capital est assurée par des engagements en règle de capitalistes belges et étrangers.

Le projet du gouvernement stipule comme condition de notre intervention 92 p. c. des fournitures du matériel, et des marchandises d'échange seront réservées à l'industrie nationale.

Comme compensation à ces avantages dont les producteurs belges recueilleront les plus grands fruits, le gouvernement renonce pour ses actions à toute participation aux bénéfices éventuels de la ligne au delà de 3 1/2 p. c.

Quelques critiques se sont fait jour contre le projet.

La principale paraît être celle formulée dans une autre enceinte par l'honorable M. Somzé, quand il invitait le gouvernement à majorer la souscription de manière à assurer la prépondérance aux intérêts belges dans la société à constituer. L'honorable ministre des finances a péremptoirement démontré que les inquiétudes patriotiques manifestées par M. Somzé étaient sans fondement. La compagnie du chemin de fer sera belge; à côté des 10 millions fournis par l'État belge, environ 8 millions sont souscrits en Belgique, et les capitaux étrangers n'interviennent actuellement qu'à concurrence de 7 millions. L'administration sera également en grande partie belge.

Dans ces conditions, nous nous croyons fondés à conclure avec l'honorable ministre que les intérêts et l'honneur du pays sont pleinement sauvegardés par le projet de loi. L'Exposé des motifs nous apprend d'ailleurs que le gouvernement compte user de ses droits d'actionnaire pour intervenir efficacement dans la gestion de l'entreprise.

Un autre membre de la Chambre a provoqué de la part du gouvernement des explications interprétatives de l'article 16 de l'Acte général de la conférence de Berlin. Il en résulte que la compagnie du chemin de fer sera complètement indépendante dans sa gestion, dans la fixation de ses tarifs et généralement dans son existence entière, de la commission internationale de navigation du Congo, qui d'ailleurs n'existe pas encore, qu'il n'est pas question d'instituer, et dont l'utilité est à bon droit contestée en

présence des progrès accomplis par l'État indépendant. (Voy. *Revue de droit international*, 1889, l'article dû à la plume de M. G. Rolin-Jaequemyns, p. 186.)

D'autres voix, en dehors du parlement, ont essayé, sans succès, d'alarmer l'opinion en parlant d'un « engrenage » où l'État belge s'engagerait aujourd'hui par un premier pas qui l'entraînerait bientôt à de nouveaux sacrifices. Ces critiques, inspirées peut-être par l'esprit d'opposition, ne tiennent pas, si l'on se souvient que pour des motifs exposés plus haut, et par sa nature même de participation pure et simple à une société anonyme, la mise de l'État dans la compagnie à créer sera strictement limitée.

N'est-il pas évident d'ailleurs que le gouvernement, en nous proposant une intervention de 40 millions de francs en faveur du chemin de fer du Congo, doit être absous du reproche de toute témérité en présence des renseignements précis contenus dans le rapport de la Compagnie du Congo, et en présence surtout de la large coopération de capitalistes dont plusieurs sont étrangers et qui représentent des intérêts privés.

Que si un concours d'événements imprévus amenait le gouvernement à solliciter une nouvelle intervention en faveur d'une entreprise similaire, ou pour donner plus d'extension à celle actuellement en projet, la législature, organe naturel de la nation, saurait en toute liberté, mais aussi avec patriotisme, accomplir le devoir que les circonstances lui traceraient.

On s'est enfin étonné de ce que le capital engagé par le gouvernement belge ne soit appelé à recevoir qu'une rémunération de 3 1/2 p. c., et renonce aux bénéfices éventuels supplémentaires. Remarquons que cette concession est, dans une certaine mesure, compensée par la convention dès à présent conclue en vertu de laquelle 92 p. c. du matériel fixe et roulant du chemin de fer, ainsi que les marchandises d'échange destinées au paiement des salaires seront de provenance belge.

Il est superflu de faire ressortir l'importance de cette stipulation pour l'industrie métallurgique; mais, même en ce qui concerne nos autres industries et surtout celle des tissus de coton, il tombe sous le sens que nos fabricats érigés en monnaie fiduciaire et circulant à ce titre dans une vaste contrée se feront connaître et apprécier. Ils ne tarderont pas à conquérir les débouchés les plus importants. La sollicitude du gouvernement sous ce rapport captivera, à n'en pas douter, la reconnaissance des producteurs belges et celle de nos populations ouvrières.

Une rémunération de 3 1/2 p. c., au taux actuel de la rente, dégage pleinement le trésor public.

Dans une matière qui intéresse aussi directement l'honneur national, nous aimons d'ailleurs à

exprimer toute notre confiance dans les propositions du gouvernement.

Au surplus, nous estimons qu'il n'y a pas lieu de faire ici une œuvre de marchandage et d'intérêt mercantile. Une pensée plus haute doit nous guider dans l'examen du projet de loi : nous entendons faire œuvre de patriotisme.

Tout en respectant le principe de l'union personnelle qui régit nos relations avec le Congo, nous ne saurions oublier qui a présidé à la création et à l'organisation de l'État indépendant. Nous ne saurions perdre de vue la pensée généreuse qui a porté le roi, depuis l'époque lointaine où il siégeait sur les bancs de notre assemblée jusqu'à ce jour, à rechercher sans cesse les moyens d'ouvrir à notre activité de nouveaux horizons.

On a cru parfois les entreprises royales trop grandes pour réussir. « On voit maintenant », disait au congrès de Berlin le plénipotentiaire anglais (1), « que le roi Léopold II avait raison et que l'idée qu'il poursuivait n'était pas une utopie... Il l'a menée à bonne fin non sans difficulté, mais ces difficultés mêmes ont rendu le succès plus éclatant. »

Depuis que ces paroles ont été prononcées, que de progrès nouveaux ont été réalisés au Congo ! Une législation complète calquée en grande partie sur la nôtre a été élaborée; on aime à y relever, comme caractéristique spéciale, les mesures de protection rigoureuses dont sont entourées les populations indigènes que le roi a la préoccupation constante d'arracher à la barbarie.

Les principaux services publics y sont organisés, la civilisation chrétienne y a droit de cité; la force publique suffit à maintenir l'ordre dans un rayon qui va sans cesse en s'élargissant; le service maritime est assuré, le mouvement commercial suit une marche ascendante; des capitaux belges, évalués par l'Exposé des motifs à plusieurs millions, se portent en abondance sur les bords du Congo.

C'est à cette œuvre sans précédent dans l'histoire et qui, selon l'expression d'un des plus illustres prélats de France, sera l'éternel honneur du roi Léopold II, que le pays voudra coopérer dans la forme déterminée par le projet de loi qui nous est soumis. Celui-ci nous assurera des avantages économiques de premier ordre.

A l'heure présente, où toutes les carrières sont encombrées, où l'industrie a ses moments de langueur, où le paupérisme semble faire parfois des progrès menaçants, l'empire africain du roi, que la vapeur nous ouvrira définitivement, donnera un aliment nouveau à l'activité de la nation.

Ce sont ces considérations, Messieurs, qui ont déterminé votre commission des finances à faire un accueil pleinement favorable au projet du gouvernement.

(1) Sir Ed. Malet, dans la séance du 23 janvier 1885.

La Chambre des représentants l'a adopté dans sa séance du 23 juillet par 88 voix contre 6 abstentions.

Votre commission a la confiance que le Sénat, voulant donner une nouvelle preuve des sentiments monarchiques et patriotiques qui l'animent, n'hésitera pas à lui accorder un vote favorable.

Le vice-président rapporteur,
Baron BETHUNE.

Le président,
TERCELIN-MONJOT.

259. — 29 JUILLET 1889. — Arrêté royal. — Wateringue du Schuelensbroek. — Extension de circonscription. (Monit. du 2 août 1889.)

Léopold II, etc. Vu, etc.

Sur la proposition de notre ministre de l'agriculture, de l'industrie et des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE UNIQUE. Les parcelles de prairies de la commune de Haelen, renseignées au cadastre de cette commune sous les nos 816 a, 816 b, 81 b, 81 a, 82, 817 c et 826 b, de la section B, sont incorporées dans la wateringue du Schuelensbroek.

Notre ministre de l'agriculture, de l'industrie et des travaux publics (M. LÉON DE BRUYN), est chargé de l'exécution du présent arrêté.

260. — 29 JUILLET 1889. — Loi portant autorisation d'aliéner des terrains et approbation de contrats relatifs à des aliénations et locations de biens domaniaux (1). (Monit. du 3 août 1889.)

Léopold II, etc. Les Chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à céder :

1^o A la commune de Saint-Josse-ten-Noode, en exécution de l'article 8 de l'arrêté royal du 31 juillet 1884 :

A. Gratuitement les terrains situés le long du chemin de fer de ceinture au quartier Nord-Est, entre la chaussée de Louvain et la rue des Moissons, qui sont destinés à être incorporés dans la voirie ;

B. Au prix à fixer sur le pied de 5 fr. 80 c. le mètre carré, les terrains situés au même lieu, non destinés à faire partie de la voirie ;

2^o A la commune de Vilvorde gratuitement :

L'avenue désignée sous le nom de *Drève de la Correction*, d'une contenance de 15 ares 50 centiares, pour la création d'une voie publique.

ART. 2. Sont approuvées, les conventions suivantes, savoir :

1^o L'acte du 30 octobre 1888, portant vente à M^{me} Van Geyt-Gené des droits de l'État dans une propriété située à Anvers, quai Van Dyck ;

2^o La convention du 10 août 1888, par laquelle est cédée à la province de Hainaut une parcelle détachée de la cour du bâtiment servant au dépôt des archives de l'État, à Mons ;

3^o L'échange conclu avec la Société anonyme des charbonnages de Mariemont, de terrains situés à Morlanwelz et Mariemont ;

4^o Le contrat du 4 mai 1888, passé avec la ville de Thuin, pour la cession gratuite d'un tronçon de route devenu inutile ;

5^o Le contrat du 22 janvier 1889, conclu avec MM. Casse et consorts, portant vente de terrains dépendant des dunes de Blankenberghe, destinés à l'érection d'un hôtel, et concession d'une partie de la plage pour la construction d'un pier ;

6^o Le contrat du 27 mai 1889, conclu avec MM. Colinet et Passenbronder, pour la location, par bail emphytéotique, de 50 hectares de dunes, à Clemskerke et Vlissegheem ;

7^o Le contrat du 25 mai 1899, portant bail, pour le terme de dix-huit années, à MM. le comte d'Oultremont et consorts, de la ferme de Groenendael, avec 20 hectares de terrains ;

(1) Session de 1888-1889.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 27 juin 1889, p. 187-188. — Rapport. Séance du 10 juillet.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 16 juillet 1889, p. 1640-1641.

SÉNAT.

Annales parlementaires. — Dépôt du rapport. Séance du 24 juillet 1889, p. 456. — Discussion et adoption. Séance du 21 juillet, p. 478.