

# COMPAGNIE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE DU CONGO FRANÇAIS (1890-1891)

Constitution  
Compagnie commerciale et industrielle du Congo français  
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 5 mars 1890)

Le gouverneur du Crédit foncier, M. A[ilbert] Christophle, vient d'adresser à toutes les chambres de commerce la circulaire suivante. Il s'agit de la constitution de la Compagnie commerciale et industrielle du Congo français :

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous adresser divers documents relatifs à la création d'une Compagnie commerciale et industrielle du Congo français, création à laquelle j'ai été heureux de prêter mon concours, sur le désir que m'en a exprimé le gouvernement.

La chambre de commerce de Paris a mis le plus grand empressement à recommander cette société à l'adhésion des notabilités du commerce parisien.

Comme le dit très bien dans sa circulaire M. le président Poirrier, nous tenons particulièrement à donner à la société nouvelle un caractère commercial et nous rechercherons, pour la fonder, le plus grand nombre possible de concours.

Je viens donc vous demander aujourd'hui, monsieur le président, de vous associer à cette œuvre patriotique en la signalant à l'attention des commerçants et industriels de votre circonscription.

Je vous serai très reconnaissant de me tenir au courant des résultats que vous aurez obtenus et de me renvoyer, dans la quinzaine, les souscriptions que vous aurez pu recueillir.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.  
Albert Christophle.

---

## LA CONVENTION CHRISTOPHLE

(in Catherine Coquery-Vidrovitch, « Les idées économiques de Brazza et les premières tentatives de colonisation au Congo français — 1885-1898 », *Cahiers d'études africaines*, vol. 5, n° 17, 1965. pp. 62-67)

Afin d'étudier les possibilités offertes à la navigation par le Kouilou-Niari et le tracé éventuel d'une route ou d'une voie ferrée, Brazza engagea en 1886, à son retour de la Mission de l'Ouest-Africain, l'ingénieur des chemins de fer Jacob<sup>1</sup> et lui adjoignit le capitaine Pleigneur<sup>2</sup>, ancien membre de la Mission Rouvier chargée en 1885 d'estimer

---

<sup>1</sup> Brazza à Chavannes, Paris, 2 nov. 186 : « Jacob est un ingénieur des chemins de fer à qui je veux faire étudier la route de Brazzaville à Manyanga et voire même à Vivi..., avec Chollet... ils devraient aller rapidement à Brazzaville par Loango et de là redescendre tranquillement vers Manyanga. » Arch. B.N., 12807.

<sup>2</sup> Qui se noya dans le Bas-Kouilou où il effectuait des relevés topographiques.

les postes du Kouilou-Niari cédés par l'A.I.A. à la France, à la suite des accords de Berlin <sup>3</sup>. Tandis que les deux hommes entreprenaient le relevé systématique du fleuve et l'étude des moyens de le rendre navigable en amont de Kakamoeka (notamment par la construction d'un barrage), Belges et Français se livraient dans le Bas-Congo à une petite guerre de tarifs concurrentiels.

Brazza avait, en effet, favorisé au détriment des Belges la route des caravanes du Mayumbe (Brazzaville- Loudima-Loango) en exonérant de droits à l'exportation les produits du Congo intérieur, c'est-à-dire à peu près exclusivement l'ivoire et le caoutchouc. Le gouverneur Janssen supprima donc à son tour les droits de l'État Indépendant, le 19 octobre 1887, au moment précis où le ministre français, qui l'ignorait, rétablissait le 22 octobre une taxe de 5 *ad valorem*, voisine de celle précédemment perçue par son voisin. Ballay, lieutenant-gouverneur du Gabon, rapporta le décret le 10 janvier suivant et proposa de négocier avec Janssen une entente douanière qui, prévoyant des droits égaux sur les deux territoires, éviterait de grever lourdement le budget de la Colonie : celle-ci devait en effet, suivant la doctrine coloniale en usage, vivre de ses propres ressources, c'est-à-dire de la fiscalité commerciale <sup>4</sup>.

Consulté, Brazza s'intéressa peu à cette querelle douanière<sup>5</sup> : à son avis, l'entente ne devait pas intervenir sur les tarifs, mais sur l'utilisation réciproque de la voie de communication au cas où une seule d'entre elles pourrait être aménagée ; car Brazza restait en 1888 l'un des seuls Français à craindre la voie ferrée belge dont le projet se précisait<sup>6</sup> : en 1884, l'Association Internationale du Congo avait accepté les avances du Syndicat financier de Manchester, la Congo Railway Company, qui s'entendit en 1886 avec un groupe de capitalistes belges ; sous la direction du colonel Thys, ces derniers créèrent en 1887 la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie (C.C.C.I.) <sup>7</sup>.

Certes, notait Brazza, « nous aurons... pendant longtemps une situation privilégiée », car l'État Indépendant ne pourra entrer en concurrence avec nous « avant d'avoir exécuté une voie ferrée de 300 km » ; mais cette voie « sera exécutée tôt ou tard, et à n'importe quel prix, car c'est uniquement d'elle que dépend le succès de l'œuvre entreprise par le roi des Belges » <sup>8</sup>.

Pour pallier ce danger, Brazza souhaitait une loi « engageant une partie de la subvention annuelle » de la colonie « pour assumer l'exécution à bref délai des travaux de la voie ferrée », grâce à une « intervention directe de la métropole [qui] aurait assuré l'avenir » ; l'État refusa des frais aussi considérables ; le Commissaire général conçut alors le projet de lui substituer une société privée dont le but serait « l'étude et la concession éventuelle des travaux d'amélioration d'une voie de communication entre le Congo intérieur et l'Atlantique », et les statuts inspirés des clauses de la convention récemment passée par l'État indépendant.

Malgré sa ferveur nationaliste, Brazza soupçonnait le poids des collusions économiques internationales qui risquaient de rendre illusoire l'action d'une société concurrente ; rien ne permettait d'ailleurs, d'affirmer que les richesses supposées du

---

<sup>3</sup> Arch. F.O.M., III-10 et 11.

<sup>4</sup> Ballay au Min. Mar. et Col., Libreville, 18 juil<. 1888, Arch. F.O.M., Gabon, VI-15.

<sup>5</sup> Brazza au Sous-Secr. d'État aux Col., Paris, 10 sept. 1888, Arch. F.O.M., *ibid*.

<sup>6</sup> Tous les rapports contemporains (notamment ceux des officiers de la Division Navale) soulignaient les dépenses excessives de Stanley, et de l'A.I.A. dont ils prédisaient la faillite prochaine.

<sup>7</sup> Michel Merlier, *Le Congo de la colonisation belge à l'indépendance*, Paris, 1962, 352 p., p. 21.

<sup>8</sup> Brazza au Sous-Secr. d'État, 13 déc. 1888, Arch. F.O.M., Gabon, VI-15.

Congo pourraient alimenter simultanément deux routes commerciale<sup>9</sup> ; aussi ne voyait-il dans la société française qu'une arme d'intimidation envers les Belges, qui aurait permis, au lieu

« de voir les intérêts groupés autour de la personnalité de Stanley arriver à mettre non seulement la haute main sur le chemin de fer projeté en Belgique, et absorber, par des sociétés secondaires, toutes les richesses de l'État Indépendant, mais aussi à rendre impossible à l'activité individuelle de nos commerçants et de nos industriels la mise en valeur de la région intérieure du Congo français... d'amener une entente qui aurait concentré tous les efforts sur une voie unique, adoptée avec l'assentiment des deux gouvernements, pour l'exploitation de nos territoires respectifs »<sup>10</sup>.

De guerre lasse, Brazza obtint enfin, le 29 janvier 1889, un décret autorisant :

« la mise à l'étude et l'exécution, au moyen des ressources de la colonie, de travaux ayant pour but d'améliorer la navigation du Niari-Quillou et de créer éventuellement une voie de communication entre le Quillou et Brazzaville ».

En cas d'exécution des travaux par une compagnie concessionnaire, carte blanche était donnée au commissaire général pour entreprendre les négociations :

« Quant à votre plan de voie de communication à travers le Quillou-Niari : après consultation des Affaires Étrangères, qui n'ont fait aucune objection, le Département vous autorise à charger une société des études et de la construction de la route du Niari-Quillou [société française constituée dans les mêmes conditions que la société belge concessionnaire du chemin de fer Léopoldville-Matadi, afin de] prouver à la Compagnie belge que nous ne voulons pas être distancés et éveiller son attention sur la concurrence »<sup>11</sup>.

L'homme sur qui reposaient les espoirs de Brazza était Christophle, gouverneur [et non gouverneur général] du Crédit foncier, qui pourrait gagner à ses vues les banquiers Clair [Émile-Charles Cler (de la Banque d'escompte de Paris)], Soubeyrand [baron de Soubeyran (de la Banque d'escompte de Paris)] et Fould<sup>12</sup>. Brazza lui proposa le 16 avril 1889 de prendre en main « la masse d'exploitation qui s'ouvre maintenant, phase que je dois seconder de tous mes efforts mais dans laquelle il ne m'est pas permis d'intervenir »<sup>13</sup>. La réponse fut favorable :

---

<sup>9</sup> Aucune statistique n'existait encore sur le commerce du Congo qui, n'étant soumis à aucun droit, n'était l'objet d'aucun contrôle. Au Gabon, les échanges commerciaux s'étaient élevés à 3.878.571 fr. en 1885, 5.548.396 fr. en 1886 et 7.374 840 fr. en 1887, le trafic avec la France était faible ; en 1897, les échanges se décomposaient comme suit :

6.455 840 francs avec l'étranger ;

898.089 francs avec la France ;

81.493 francs avec les autres colonies françaises.

(Renseignements demandés par le Crédit foncier, s.d. [vers 1889]. Arch. F.O.M., G. C., XII-19). Au Gabon, les maisons anglaises (John Holt et Hatton et C00kson) et allemande (Woermann) assuraient donc la presque totalité du trafic de la colonie française. Les *produits* d'exportation (ivoire et caoutchouc) étaient échangés contre les classiques *marchandises* d'importation : poudre et armes de traite (jusqu'à leur interdiction), alc00ls, cotonnades anglaises, quincaillerie et pacotille.

<sup>10</sup> Note sur les « Voies de communication du Congo français et de l'État libre du Congo », s.d., sans doute fin 1889, Arch. F.O.M., G.-C., XII-19.

<sup>11</sup> Sous-Secr. d'État aux Col. à Brazza, 20 avril 1889, Arch. F.O.M., Gabon, VI-15.

<sup>12</sup> Brazza à Chavannes, Soleschiano, 7 octobre 1889, Arch. B.N., 12807.

<sup>13</sup> Brazza à Christophle, Arch. F.O.M., G.-C., XII-19.

« J'ai lu avec intérêt les documents que vous m'avez envoyés, répondit Christophle, et je suis tout prêt, je le répète, à vous donner le concours que vous désirez... Je serai très heureux de m'associer à votre œuvre patriotique, et j'apprends avec plaisir que la démarche que vous faites auprès de moi est appuyée par le Gouvernement » <sup>14</sup>.

Christophle exigeait en effet des assurances que Brazza sollicita immédiatement du Sous-Secrétaire d'État :

« Sa situation de gouverneur du Crédit foncier lui fait considérer votre intervention directe comme indispensable et il désire être invité par vous à prêter à la Colonie du Gabon et du Congo Français le concours qui lui est nécessaire » <sup>15</sup>.

Étienne s'exécuta le 4 mai 1889 :

« J'estime [écrivit-il à Christophle] que par la haute situation personnelle que vous occupez, vous êtes en mesure de mener à bonne fin la mission délicate que le Gouvernement confierait à vos soins » <sup>16</sup>.

Les pourparlers aboutirent finalement à la signature d'une convention conclue le janvier 1890 entre Brazza, au nom de la Colonie du Gabon et du Congo Français, et Christophle, représentant de la Compagnie Commerciale et Industrielle du Congo Français, Société anonyme en formation <sup>17</sup>.

La société obtenait non seulement la concession des travaux d'études de la voie de communication, mais aussi le droit de rechercher les mines et plus généralement « tous les éléments que l'ensemble de la colonie pourrait offrir du point de vue commercial, industriel et agricole ». Comme prix de ses études, évaluées à 300.000 francs et exigibles dans un délai de deux ans, la société recevait de la colonie 200.000 ha en toute propriété et, au terme du contrat, un droit d'option pour la concession des travaux et l'exploitation de la voie pendant 99 ans, étant entendu que le conseil d'administration et le personnel de direction de la compagnie alors constituée seraient français. Elle recevrait en ce cas une bande de terre de 200 m de profondeur de part et d'autre de la voie et 1.500 ha par kilomètre de voie ouvert ; la colonie lui verserait annuellement 20 % des recettes du budget local de l'année précédente jusqu'à concurrence de 5 % du capital dépensé, et percevrait en échange 40 % des bénéfices réalisés sur l'exploitation de la voie <sup>18</sup>.

Fait étrange, aussitôt signée la convention sombra dans l'oubli.

« Brusquement, comme par une influence magique, tout fut suspendu », nota Chavannes qui rendait responsable de l'échec l'« avalanche haineuse d'intérêts financiers qui ne ménageaient même pas sa personne [Brazza] et voulait assurer à tout prix le triomphe des vues de S.M. Léopold II » <sup>19</sup>.

L'intervention des milieux financiers belges paraît, en effet, vraisemblable. Brazza s'était déjà assuré de solides inimitiés en faisant rejeter quelques semaines, auparavant le placement en France des bons à lots de l'État indépendant :

---

<sup>14</sup> Christophle à Brazza, 21 avril 1889, Arch. F.O.M., G.-C., XII-19.

<sup>15</sup> Brazza au Sous-Secr. d'État, 29 avril 1889, *ibid*.

<sup>16</sup> Sous-Secr. d'État à Christophle, 4 mai 1889, *ibid*.

<sup>17</sup> Convention approuvée par décret le 25 janv. 1889, *ibid*.

<sup>18</sup> Texte de la Convention et décret d'approbation, *ibid*.

<sup>19</sup> Ch. de Chavannes, *Le Congo Français — Ma collaboration avec Brazza (1886-1894)*, Paris, 1937, 400 p., p. 209.

« Un groupe de financiers qui a une grande influence sur un certain nombre. de journaux, notamment le *Figaro* dont il possède la publicité financière, y a perdu 26 millions parce qu'il les avait souscrits ferme. Il m'a fait savoir qu'on serait heureux de mettre à ma disposition 2 millions pour le Quillou pourvu que je me tienne tranquille »<sup>20</sup>.

Sans doute les mêmes hommes surent-ils démontrer à Christophle les risques encourus par une entreprise tardive : le puissant groupe Thys-Urban n'avait-il pas déjà constitué depuis plusieurs mois la Compagnie du chemin de fer du Congo au capital de 25 millions<sup>21</sup>, et le roi ne se disposait-il pas à sauver l'État Indépendant en soutirant au Parlement belge une avance de 25 millions (soit 1 milliard environ de francs belges actuels)<sup>22</sup>.

Aussi, lorsque tout espoir d'animer une société concurrente se fût évanoui, Brazza modifia-t-il brusquement sa tactique et proposa-t-il d'adopter « au sujet de ce chemin de fer une ligne de politique analogue à celle. prise par l'Angleterre pour le canal de Suez »<sup>23</sup> : pourquoi ne pas introduire au sein de la compagnie belge, à l'occasion de la prochaine augmentation de capital, une participation nationale ? Grâce à la fusion des deux sociétés, belge et française, la France pourrait obtenir une influence proportionnelle, soit au développement des voies navigables desservant la ligne, soit à l'étendue respective des territoires. Et Brazza de rappeler que cette voie permettrait de raccorder à l'Atlantique les 12 à 15 000 km du réseau congolais, de commander par le sud l'accès au Soudan et d'exercer une influence considérable sur l'avenir politique et économique de l'Afrique du Nord !<sup>24</sup>

Quant au Kouilou-Niari, les groupes de pression belges avaient réussi à le faire oublier pour quelques mois seulement ; deux ans ne s'étaient pas écoulés que Charles de Chavannes, fidèle collaborateur de Brazza devenu lieutenant-gouverneur du Gabon<sup>25</sup>, faisait une autre tentative en signant avec A[lfred] Le Chatelier [et non Le Châtelier] une nouvelle convention ; la société qui en résulta ne semble pas avoir pris un mauvais départ et les Belges, qui durent sans doute renoncer à l'évincer, finirent cette fois-ci par l'absorber.

---

#### COMPAGNIE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE DU CONGO FRANÇAIS (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 16 février 1891)

Une circulaire adressée par les soins du Crédit foncier aux souscripteurs des actions de la Compagnie commerciale et industrielle du Congo français, les informe du remboursement des souscriptions, les fondateurs de la Compagnie du Congo français renonçant à leur projet.

---

<sup>20</sup> Brazza à Chavannes, Soleschiano, 7 octobre 1889, Arch. B.N., 12807.

<sup>21</sup> Le 31 juillet 1889. M. Merlier, *op. cit.*, p. 21.

<sup>22</sup> Loi de juillet 1900. J. Stengers, *op. cit.*, p. 32.

<sup>23</sup> Rapport au Sous-Secr. d'État, 25 sept. 1892. Arch. F.O.M., Congo, XII-23 *bis*.

<sup>24</sup> *Ibid.* « Nos établissements de la région nord du Congo français sont la base d'opération véritable et le réel point d'appui de notre action politique vis-à-vis des Musulmans de la partie du Soudan qui s'étend de la Bénoué au Haut-Nil... »

<sup>25</sup> Brazza l'avait engagé comme secrétaire à la veille de la Mission de l'Ouest-Africain (1883-1885) ; il organisa notamment le poste de Brazzaville ; nommé résident dans le Bas-Congo et le Niari de 1886 à 1889, il devint lieutenant-gouverneur à Libreville à partir de 1889.

Suite :  
1893 : nouvelle tentative par Alfred Le Chatelier et la [Société d'études et d'exploitation du Congo français](#).