

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 31 MARS 1896.

---

Projet de loi approuvant la convention conclue le 27 mars 1896 entre le  
Gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Congo.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

D'après les ordres du Roi, j'ai l'honneur de soumettre aux Chambres un projet de loi dont l'article 1<sup>er</sup> tend à approuver une convention conclue le 27 mars 1896 avec la Compagnie du chemin de fer du Congo. Dans le cas où cette convention ne serait pas ratifiée par l'assemblée générale des actionnaires, celle du 28 mai 1894 sortirait son plein et entier effet; l'article 3 du projet de loi prévoit cette éventualité.

Une assemblée générale extraordinaire des actionnaires se tiendra le 17 avril prochain; les Chambres auront donc à délibérer sur une convention définitivement approuvée par la Compagnie.

Les motifs qui ont déterminé le Gouvernement à modifier l'ancienne convention sont exposés ci-après :

Le prêt hypothécaire de 5 millions de francs qui, en vertu de la loi du 29 juin 1895, a été consenti à la Compagnie du chemin de fer du Congo, lui a fourni les ressources nécessaires à la continuation des travaux, en attendant le vote par les Chambres de la convention du 28 mai 1894<sup>(1)</sup>, par laquelle l'État belge s'engage à souscrire vingt mille actions à émettre par cette Compagnie.

La moitié du produit de cette souscription d'actions, soit 5 millions de francs, devait être affectée au remboursement du prêt hypothécaire dont il

---

(1) Projet de loi n° 48 (session de 1894-1895). — Rapport de la Commission technique, document n° 94 (session de 1895-1896).

est ci-dessus question ; les 5 autres millions devaient être employés par la Compagnie — conformément aux engagements pris par elle — à rembourser un prêt hypothécaire de même import consenti par un syndicat de banquiers.

Le produit total de la souscription devant être consacré à ces remboursements, la Société se trouverait, dès à présent, dans la nécessité de se créer de nouvelles ressources. Elle pourrait évidemment se les procurer par l'émission d'obligations, puisque la Compagnie n'aurait plus aucune dette et qu'elle pourrait donner en gage à ses obligataires 187 kilomètres de voie ferrée qui vont être mis en exploitation au 1<sup>er</sup> juin ; mais il ne faut pas perdre de vue que l'entreprise se poursuit au loin, qu'elle a eu des difficultés énormes à surmonter, de sorte que son crédit n'est pas encore suffisamment bien établi pour qu'elle puisse emprunter à un taux d'intérêt avantageux.

Les sacrifices qu'elle devrait en conséquence s'imposer retomberaient au surplus en majeure partie sur l'État belge qui posséderait, si la convention du 28 mai 1894 était votée, les 20/53 du capital social ; en cas de rachat, il supporterait même le sacrifice entier, puisque, en vertu du 1<sup>o</sup> de l'article 4 de la convention, il doit reprendre toutes les charges de la Compagnie.

Il est donc de l'intérêt de l'État de fournir à la Compagnie le moyen d'emprunter à bon marché, et, dans ce but, de donner sa garantie aux obligations à émettre ; étant données les recettes que fournit dès à présent l'exploitation partielle de la ligne, le Gouvernement a la conviction que cette garantie sera purement nominale.

Les ingénieurs estiment (page 42 du rapport de la Commission), en se basant sur les transports effectués pendant les mois de juillet, août, septembre et octobre 1895, que les recettes brutes de la ligne peuvent être évaluées à 15,617 francs par kilomètre. Ce chiffre peut être considéré comme un minimum. S'il est vrai, en effet, que les recettes qui ont servi de base à cette évaluation n'ont plus été encaissées pendant les mois suivants, il faut l'attribuer au manque de porteurs pour la réexpédition vers le Haut-Congo des marchandises transportées par le chemin de fer, mais cette situation va se modifier sans cesse par suite de la mise en exploitation des diverses sections de la ligne.

Les porteurs dont on peut disposer pour la réexpédition vers le Pool étant concentrés sur une ligne de transports plus courte, leur effet utile augmentera de plus en plus, et comme, même sur le pied des transports constatés pendant les mois visés, les besoins du commerce dans le Haut-Congo sont encore loin d'être satisfaits, l'activité du chemin de fer à la montée augmentera en raison même de la longueur plus grande mise en exploitation. D'autre part, les produits à la descente figurent dans le chiffre des recettes pour des quantités insignifiantes.

La statistique pour l'année dernière prouve que la quantité d'ivoire et de caoutchouc transportée du Haut-Congo vers le bas, est presque double de celle qui a été confiée au chemin de fer. Pour l'année 1896, rien qu'en caoutchouc, les transports seront quadruples de ceux qu'indiquent les recettes.

Ces considérations démontrent que le chiffre de 15,617 francs de recette kilométrique sera très rapidement dépassé.

Mais en supposant même que les recettes brutes se maintiennent au chiffre de 15,617 francs, la recette nette kilométrique n'en atteindrait pas moins

7,617 francs, les frais d'exploitation ayant été évalués à 6,000 francs par kilomètre (1).

En garantissant envers les tiers le service des intérêts et de l'amortissement d'un capital de 80,000 francs en obligations à 5 p. c., par kilomètre exploité, le Trésor belge ne courrait aucun risque, puisque les charges de ce capital, y compris l'amortissement, ne s'élèveront pas à plus de 2,800 francs. Afin de limiter d'ailleurs le chiffre de ses engagements, le capital à garantir serait fixé, au maximum, à la somme de 20 millions de francs, correspondant à une exploitation d'au moins 250 kilomètres ( $250 \times 80,000 = 20$  millions).

Grâce à cette combinaison, la Compagnie pourra émettre sans difficultés, à un cours se rapprochant du pair, des obligations à 5 p. c. dont le produit sera affecté au remboursement du prêt hypothécaire consenti par les banquiers et à la continuation des travaux; l'État, de son côté, réduirait de 5 millions le montant de sa souscription. Il se bornerait à remplacer sa créance hypothécaire par une souscription d'actions pour un montant équivalent.

Tel est le but des modifications que le Gouvernement a apportées aux articles 1, 2 et 5 de la convention du 28 mai 1894.

L'article 4 de cette convention permet à l'État de racheter le chemin de fer aux conditions ci-après :

- 1° Reprise des charges de la Compagnie;
- 2° Remboursement des actions de capital au pair et des actions ordinaires à 600 francs.

Ces bases étant admises et l'avancement étant calculé à raison de 60 kilomètres par an, l'État aurait à payer, dans l'hypothèse où la reprise de la ligne s'effectuerait après l'achèvement des travaux, une somme s'élevant à 65,000,000 de francs environ.

La concession du chemin de fer est accordée à la Compagnie pour un terme de nonante-neuf ans à compter du jour de la mise en exploitation de la ligne sur toute son étendue. La somme de 65,000,000 de francs représente donc la capitalisation à  $5 \frac{1}{2} \%$  de 99 annuités de 2,553,000 francs chacune.

Pour que l'État ne rachète pas la concession au-dessus de sa valeur, il faut que la recette totale, déduction faite des frais d'exploitation, s'élève, au moment de la reprise, à  $2,553,000/400 = 5,882$  francs par kilomètre. Or, nous avons montré ci-dessus qu'une recette nette minimum de 7,617 francs est dès à présent assurée.

Dès maintenant, par conséquent, les résultats de l'exploitation montrent que si l'État se décide à racheter le chemin de fer, les conditions inscrites dans la convention du 28 mai 1894 sont favorables au Trésor. Mais cette convention présente, d'autre part, un inconvénient qu'il est sage de ne pas méconnaître : elle désintéresse trop la Compagnie d'une entreprise dont celle-ci conserve la direction. Convaincue de l'avenir prospère réservé à son chemin de fer, persuadée que l'État belge ne manquera pas de le reprendre

---

(1) Réponse faite par le Gouvernement, d'accord avec les ingénieurs, à la question n° 27 posée par la 5<sup>e</sup> section.

quand cet avenir se dessinera mieux, la Compagnie, n'ayant rien à espérer au delà du taux convenu pour le remboursement de ses actions, est logiquement entraînée à se laisser guider par la pensée qu'elle n'a intérêt ni à construire vite, ni à construire avec économie, ni à rendre l'exploitation fructueuse.

Sans suspecter aucune intention, il y a évidemment là une situation de fait dont il importe de tenir compte.

On constate par le rapport des ingénieurs que, grâce à la bonne organisation des chantiers et aux mesures prises pour accroître le trafic, la construction a pris en ces derniers temps une allure plus rapide et que les recettes ont sensiblement augmenté. Il est de l'intérêt de l'État de pousser la Compagnie à persévérer dans cette voie.

Deux facteurs sont surtout appelés à jouer un rôle important. En premier lieu, la rapidité de la construction. On voit dans le rapport de la commission technique (page 65) que si, au lieu de 52 kilomètres, on en construit annuellement 80, le coût du kilomètre tombera de 155,500 à 105,000 francs, charges financières non comprises. D'autre part, le commerce du Congo ne prendra son entier développement que lorsque le chemin de fer sera exploité jusqu'au Stanley-Pool, quantité de marchandises ne pouvant, en effet, être aujourd'hui ni exportées ni importées, à cause, soit du prix élevé des transports à dos d'homme, soit du nombre restreint des porteurs. Or, développer rapidement le commerce du Congo, c'est accroître le gage de la Belgique, créancière de l'État Indépendant.

Si, à partir du 1<sup>er</sup> mars 1896, la marche normale de la construction était de 5 kilomètres par mois, soit de 60 kilomètres par an, la ligne serait achevée le 1<sup>er</sup> février 1900. Pour intéresser la Compagnie à une construction rapide, il a été stipulé, dans la nouvelle convention, que le prix fixé pour le rachat des actions ordinaires sera réduit de fr. 2.50 pour chaque mois de retard dans l'achèvement de la ligne; il sera augmenté de la même somme pour chaque mois d'avance. Pour avoir droit à une prime, la Compagnie devra donc construire par an plus de 8 kilomètres en sus du nombre minimum prévu par les ingénieurs (52 kilomètres : p. 61 du rapport); elle subira une amende si cet accroissement de 8 kilomètres n'est pas atteint.

Le coût de la construction constitue le second facteur; ce coût est évalué dans le rapport (p. 65) à 122,000 francs par kilomètre, en supposant un avancement annuel de 60 kilomètres. Ce chiffre qui, d'après les auteurs du rapport, constitue une limite supérieure que les dépenses réelles n'atteindront pas, ne comprend pas les charges des capitaux; pour les kilomètres restant à construire, les charges peuvent être évaluées à 8,540 francs par kilomètre, ce qui porte le coût kilométrique à 130,540 francs (1).

---

(1) Coût moyen des kilomètres restant à construire . . . . .	fr. 122,000	»
Durée moyenne des intérêts à payer sur cette somme : 2 ans.		
Intérêts à payer : $122,000 \times (5 \frac{1}{2} \times 2) =$ . . . . .	8,540	»
	<hr/>	
	130,540	»
	<hr/>	

Le Gouvernement, pour intéresser la Compagnie à restreindre les dépenses, propose de lui allouer une prime égale à la moitié de l'économie qu'elle réaliserait sur le prix de 120,000 francs par kilomètre, pour la partie comprise entre Kimpessé-Luvituku et le Stanley-Pool.

Une dernière modification a été apportée à la convention du 28 mai 1894; celle-ci stipule que les actions ordinaires seraient, en cas de reprise, remboursées à 600 francs, ce qui représente une prime fixe de 100 francs par action ordinaire. Cette prime est supprimée dans la convention nouvelle, ce qui réduit de 3,600,000 francs le prix auquel l'État serait tenu, d'après la convention de 1894, de payer le rachat de la concession.

Le capital de reprise est ainsi réduit à 61,400,000 francs environ; il correspond, suivant le raisonnement exposé ci-dessus (p. 3), à une recette brute de 12,000 francs environ (1), les frais d'exploitation étant évalués à 6,000 francs par kilomètre.

Si les recettes dépassaient 12,000 francs, l'excédent constituerait, après déduction d'une certaine augmentation des frais d'exploitation, un bénéfice pour l'État : la Compagnie recevrait 25 % de cet excédent. C'est-à-dire que, au lieu de recevoir une prime fixe de 100 francs, quels que soient les résultats de l'exploitation, il ne lui sera attribué une prime que si l'État réalise un bénéfice sur le prix de rachat, la plus grande partie de ce bénéfice restant, d'ailleurs, acquise à ce dernier.

Au surplus, il est strictement entendu entre les parties que s'il était démontré, au moment de la reprise, qu'une recette brute de 12,000 francs par kilomètre est insuffisante pour couvrir les frais d'exploitation et les charges du capital, le chiffre de 12,000 francs devrait être augmenté de la différence, afin de déterminer le chiffre des recettes brutes au delà duquel il y a partage des bénéfices. L'État est ainsi assuré de ne payer de prime que pour autant que la reprise assure un bénéfice au Trésor public.

*Le Ministre des Finances,*

P. DE SMET DE NAEYER.

---

(1) Valeur de 99 annuités de 2,222,700 francs, capitalisées à 5 1/2 % : 61,400,000 francs ;  $\frac{2,222,700}{400} = 5,557 + 6,000 = 11,557$  francs, soit, en tenant compte de l'augmentation éventuelle des charges à résulter du paiement de primes, 12,000 francs par kilomètre.

**PROJET DE LOI.**

---

**LÉOPOLD II,****ROI DES BELGES,***A tous présents et à venir, Salut.*

Notre Ministre des Finances présentera en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

**ARTICLE PREMIER.**

Est approuvée la convention ci-annexée conclue le 27 mars 1896 avec la Compagnie du chemin de fer du Congo, sous réserve de ratification par l'assemblée générale des actionnaires de cette Compagnie et par l'État Indépendant du Congo.

**ART. 2.**

Il est ouvert au Ministre des Finances un crédit de cinq millions de francs qui sera couvert par les ressources dont la loi du 29 juin 1895 autorise la création.

**ART. 3.**

A défaut de ratification, par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Congo et par l'État Indépendant du Congo, de la convention visée à l'article 1<sup>er</sup>, la convention conclue le 28 mai 1894 avec cette Compagnie sortira son plein et entier effet, et le crédit ouvert par l'article 2 de la présente loi sera augmenté d'une somme de cinq millions de francs à couvrir par une émission de titres de la Dette publique.

Donné à Nice, le 29 mars 1896.

**LÉOPOLD.**

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Finances,*  
**P. DE SMET DE NAEYER.**

---

---

**ANNEXE.**

---

**Convention conclue le 27 mars 1896 entre le Gouvernement et la  
Compagnie du chemin de fer du Congo.**

---

Entre l'État belge, représenté par M. P. DE SMET DE NAEYER, Ministre des Finances, d'une part,

Et la Compagnie du chemin de fer du Congo, Société anonyme constituée le 31 juillet 1889 par actes passés devant M<sup>e</sup> Van Halteren, notaire à Bruxelles, représentée par MM. URBAN JULES, président, et THYS, ALBERT, administrateur-directeur général, agissant au nom de la Société en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par le Conseil d'administration dans sa séance du 27 mars courant, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

La convention du 28 mai 1894 est remplacée par la convention ci-après, pour autant que cette dernière soit approuvée par la Législature, par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Congo et par l'État Indépendant du Congo.

---

**CONVENTION.**

---

**ARTICLE PREMIER.**

Sous réserve du droit de priorité conféré aux actionnaires par l'article 13, second alinéa des statuts, l'État belge s'engage à souscrire au pair quatre mille actions de capital et six mille actions ordinaires de cinq cents francs chacune, que la Compagnie du chemin de fer se propose d'émettre.

Le versement de cinq millions de francs, à effectuer par l'État belge pour couvrir cette souscription, sera affecté au remboursement des avances faites à la Compagnie en vertu de la loi du 29 juin 1895.

Les droits des nouvelles actions sont identiques à ceux qui sont attachés par les statuts aux actions de capital et aux actions ordinaires déjà existantes.

L'État belge s'engage, en outre, à garantir, envers les porteurs, le service des intérêts et de l'amortissement d'obligations à 5 % que la Compagnie se propose d'émettre et qui seront remboursables au plus tard en soixante-six ans, au moyen d'annuités égales prélevées sur les recettes du chemin de fer. Le montant de cette garantie sera calculé à raison de quatre-vingt mille francs de capital nominal par kilomètre de ligne exploité. Le montant des obligations ainsi garanties ne pourra dépasser vingt millions de francs.

Les titres, dont la forme et le taux d'émission devront être approuvés par

le Ministre des Finances, seront visés par la Trésorerie. Après qu'ils auront été revêtus de ce visa, ils seront déposés dans la caisse de l'État pour compte de la Compagnie du chemin de fer du Congo.

La délivrance des obligations sera autorisée par le Ministre des Finances à mesure des besoins de la Compagnie.

#### ART. 2.

La Compagnie du chemin de fer du Congo s'engage à apporter à ses statuts les modifications ci-après :

« ART. 4. — Le capital social est fixé à trente millions de francs. Il est » représenté par vingt-quatre mille actions de capital, de cinq cents francs » chacune, et trente-six mille actions ordinaires, de cinq cents francs » chacune.

» Il est créé en outre . . . . . »  
 » . . . . . ne pourra être augmenté.

» ART. 5. — (Cet article sera complété en y mentionnant la souscription » par l'État belge des actions nouvellement émises.)

» ART. 42. — Pendant la période de construction du chemin de fer, il sera » payé sur les sommes versées un intérêt intercalaire de 3 1/2 %, aux actions » de capital et aux actions ordinaires, à charge du compte de premier » établissement. »

Les dispositions du présent article sont applicables aux intérêts arrivés à échéance depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1894.

#### ART. 3.

Le tableau d'amortissement annexé aux statuts et dont il est question à l'article 57, 4<sup>o</sup>, sera modifié en tenant compte des quatre mille actions de capital et des six mille actions ordinaires qui seront émises.

#### ART. 4.

Sans préjudice au droit de rachat que l'État du Congo s'est réservé, l'État belge aura le droit de racheter la concession pendant la période de construction ou pendant les cinq premières années d'exploitation, aux conditions suivantes :

1<sup>o</sup> Reprise des charges de la Compagnie ;

2<sup>o</sup> Remboursement des actions de capital et des actions ordinaires au pair de cinq cents francs.

Moyennant l'accomplissement de ces conditions, l'État belge sera substitué à tous les droits de la Compagnie.

Cette disposition sera insérée dans les statuts, de même que l'article 4<sup>bis</sup> ci-dessous et les articles 30, 31 et 32 de la convention conclue le 9 novembre 1889, entre la Compagnie et l'État Indépendant du Congo.

#### ART. 4<sup>bis</sup>.

Les amendes et primes indiquées ci-après seront éventuellement appliquées ou allouées à la Compagnie en cas de rachat de la ligne par l'État belge :

a) Le prix de cinq cents francs pour les actions ordinaires sera réduit de fr. 2.50 pour chaque mois de retard dans l'achèvement de la ligne si celle-ci n'est pas achevée jusqu'au Stanley-Pool à la date du 1<sup>er</sup> février 1900; il sera augmenté de fr. 2.50 pour chaque mois d'avance si la ligne est achevée avant cette date.

Dans le cas où le rachat aurait lieu avant l'achèvement complet de la ligne, le prix de 500 francs sera réduit ou augmenté de fr. 2.50 pour chaque mois de retard ou d'avance, selon que les travaux seront en retard ou en avance à la date du 1<sup>er</sup> du mois pendant lequel l'État fera sa déclaration de rachat, la progression normale des travaux étant estimée à 5 kilomètres par mois à partir du 1<sup>er</sup> mars 1896, date à laquelle 165 kilomètres étaient construits.

b) Au moment de la déclaration de rachat, on établira quelle a été la recette brute annuelle moyenne, par kilomètre, depuis la mise en exploitation de la section complète de Matadi à Kimpessé-Luvituku jusqu'à la fin du mois précédant la déclaration de rachat. (On entend ici par recette brute tout ce que la Compagnie aura perçu pour les transports de toute nature effectués par la ligne, à la seule exclusion des transports qu'auront nécessités les travaux mêmes de construction et d'entretien de celle-ci et le ravitaillement du personnel employé à ces travaux.) Si ladite recette annuelle brute dépasse 12,000 francs par kilomètre, il sera payé à la Compagnie, en sus du prix de rachat stipulé ci-dessus, une prime calculée sur le bénéfice net de la manière suivante : la partie de la recette kilométrique brute dépassant 12,000 francs sera multipliée par le nombre de kilomètres réellement exploités au moment de la déclaration de rachat. L'annuité ainsi obtenue sera capitalisée à 3 1/2 % en tenant compte du nombre d'années restant à courir jusqu'à l'expiration de la concession; vingt-cinq pour cent du montant de la capitalisation seront attribués à la Compagnie.

Il est strictement entendu que le chiffre de 12,000 francs de recette kilométrique représente, dans l'esprit des parties, le montant des frais d'exploitation de la ligne ainsi que des intérêts à 5 1/2 % du capital à affecter par l'État au rachat de la concession. Si l'expérience démontrait l'insuffisance du chiffre de 12,000 francs servant à déterminer la recette kilométrique brute au delà de laquelle il y a lieu à partage du bénéfice, ce chiffre serait augmenté à due concurrence. Il ne sera en aucun cas sujet à réduction.

c) Si le prix auquel la Compagnie aura construit la ligne, entièrement terminée, revient, pour la partie comprise entre Kimpessé-Luvituku et le Stanley-Pool, à moins de 120,000 francs par kilomètre, il sera attribué à la Compagnie une prime égale à la moitié de l'économie réalisée sur ce prix de 120,000 francs.

Il est entendu que le prix dont il est question ici comprend tous les travaux d'art définitifs et tous les travaux de parachèvement, ainsi que l'armement complet nécessaire pour une exploitation rationnelle de la ligne, abstraction faite des recettes de l'exploitation, mais en tenant compte des charges financières de la Compagnie.

Pour l'application des §§ a et b, on considérera la ligne comme entièrement terminée à la date où elle aura été mise en exploitation régulière et convenable, même si, à ce moment, les travaux d'art définitifs ne sont pas

achevés. La Compagnie aura un délai supplémentaire de deux ans pour l'exécution de ces travaux et aucune des primes prévues par les littéras a, b, et c ne lui sera acquise ni payée si ce n'est après qu'elle aura achevé dans ce délai lesdits travaux définitifs et que l'État belge aura constaté que la ligne, y compris ces travaux, ainsi que le matériel roulant, se trouvent en parfait état de construction et d'entretien.

Dans le cas où le rachat s'effectuerait avant que la ligne soit terminée jusqu'au Stanley-Pool, les deux alinéas qui précèdent seront applicables à la partie de la ligne qui pourra, à ce moment, être régulièrement exploitée.

En cas de rachat avant qu'une période de deux ans se soit écoulée depuis la mise en exploitation de la section de Matadi-Kimpessé-Luvituku, les primes et les amendes ci-dessus seront appliquées, mais la somme à payer ne pourra être inférieure à 600 francs par action ordinaire, en sus du remboursement au pair des actions de capital et de la reprise des charges de la Compagnie.

#### ART. 5.

La Compagnie du chemin de fer du Congo s'engage à modifier, de la manière suivante, l'article 35 de la convention du 9 novembre 1889 avec l'État Indépendant du Congo :

ART. 35. — « Si la Compagnie (sauf le cas de force majeure dûment constatée) n'achevait pas la ligne ou ne la livrait pas à l'exploitation, conformément au présent cahier des charges, dans le délai prescrit à l'article 11, elle encourrait, pour chaque jour de retard, une amende de 1,000 francs, et si le retard se prolongeait pendant plus de six mois, l'État aurait le droit, soit d'acheter ou d'exploiter lui-même la ligne pour compte et aux risques et périls de la Compagnie, soit de mettre fin à la concession en prononçant la déchéance de la Compagnie et en reprenant, à dire d'experts, les travaux déjà exécutés sur la section de la ligne non encore achevée et prête à être livrée à l'exploitation. La déchéance prononcée, dans les mesures qu'il aura à prendre pour assurer la continuation de l'exploitation et l'achèvement de la ligne, l'État sauvegardera les intérêts de la Compagnie du chemin de fer du Congo en lui réservant le produit net de l'exploitation sur la partie de la ligne édifiée à l'aide des capitaux qui lui auront été fournis par ses obligataires ou actionnaires.

» A cet effet :

» 1° Pendant la période d'achèvement de la ligne, le bénéfice net sera établi en tenant compte de l'usage de la voie pour les transports en service nécessaires à la continuation des travaux. Ces transports en service entreront dans le compte des recettes pour le montant réel des frais d'exploitation augmenté d'un tantième de bénéfice qui sera déterminé par l'État et représentera d'une manière équitable le bénéfice de la Compagnie du chemin de fer du Congo pour l'usage de la voie.

» 2° Après l'achèvement de la ligne, les capitaux fournis par la Compagnie du chemin de fer du Congo et la somme qui aura été nécessaire pour

- » l'achèvement du chemin de fer seront additionnés pour servir de base à  
» la ventilation proportionnelle du produit net pendant la durée de la  
» concession. La part de produit net ainsi calculée et afférant au capital  
» nouveau devra en tous cas représenter l'intérêt de ce capital à raison de  
» 5 % l'an et, le cas échéant, le manquant pour parfaire cet intérêt serait  
» prélevé sur la part de la Compagnie du chemin de fer du Congo.  
» Dans le cas où le bénéfice net d'une année ne suffirait pas à assurer au  
» capital nouveau ce minimum d'intérêt de 5 % l'an, la somme manquante  
» sera prélevée sur les bénéfices des années suivantes et ce avant toute  
» répartition de bénéfice. »

**ART. 6.**

Le Gouvernement belge pourra nommer un ou deux commissaires spéciaux près la Compagnie du chemin de fer du Congo.

Ceux-ci auront les mêmes droits de contrôle que les commissaires de la Société; ils pourront assister à toutes les séances du Conseil d'administration; ils y seront convoqués avec communication de l'ordre du jour. Ils pourront également assister aux séances du comité permanent d'administration.

Cette disposition sera insérée dans les statuts de la Compagnie.

**ART. 7.**

La présente convention est faite sous réserve d'approbation par la Législature, par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Congo et par l'État Indépendant.

**ART. 8.**

La présente convention sera enregistrée gratis.

Fait en double à Bruxelles, le vingt-sept mars 1800 quatre-vingt-seize.

(signé) P. DE SMET DE NAEYER,  
URBAN,  
ALB. THYS.

