

(1)

(N° 195.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1895-1896.

Projet de loi approuvant la convention conclue le 27 mars 1896 entre le
Gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Congo (1).

AMENDEMENT PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

Bruxelles, le 9 mai 1896.

A Monsieur le Président de la Chambre des Représentants.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Conformément à la déclaration que j'ai faite dans la séance du 6 courant, j'ai l'honneur de vous remettre le texte de l'amendement que je propose d'apporter à l'article 4^{er} du projet de loi présenté à la Chambre le 31 mars dernier.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

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

ARTICLE PREMIER.

Sont approuvés la convention du 27 mars 1896 et l'acte du 10 avril additionnel à cette convention, conclus entre le Gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Congo.

(1) Projet de loi, n° 158.
Rapport, n° 176.

(2)

ANNEXES

CONVENTION DU 27 MARS 1896**ET****ACTE ADDITIONNEL DU 10 AVRIL 1896.**

**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^e Van Halteren, notaire à Bruxelles, représentée par MM. URBAN, JULES, président, et TUYB, 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 cha- » cune.

» 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 5 1/2 % aux actions » de capital et aux actions ordinaires, à charge du compte de premier éta- » blissement. »

Les dispositions du présent article sont applicables aux intérêts arrivés à échéance depuis le 1^{er} juillet 1894.

ART. 3.

Le tableau d'amortissement annexé aux statuts et dont il est question à l'article 57, 4^o, 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 construc-

tion ou pendant les cinq premières années d'exploitation, aux conditions suivantes :

1° Reprise des charges de la Compagnie ;

2° 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^m ci-dessous et les articles 50, 51 et 52 de la convention conclue le 9 novembre 1889, entre la Compagnie et l'État Indépendant du Congo.

ART. 4^m.

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^{er} 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^{er} 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^{er} 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 constaté) 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 14, 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'achever 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 prête à être livrée à l'exploitation. La déchéance prononcée, dans les mesures qu'il aura à prendre pour assurer la continuation de l'exploita-

» tion et l'achèvement de la ligne, l'État sauvegardera les intérêts de la Com-
 » pagnie du chemin de fer du Congo en lui réservant le produit net de
 » l'exploitation sur la partie de la ligne édiflée 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 ser-
 » vice 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 Compa-
 » gnie du chemin de fer du Congo pour l'usage de la voie.

» 2° Après l'achèvement de la ligne, les capitaux fournis par la Compa-
 » gnie 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 du bénéfice. »

ART. 6.

Le Gouvernement belge pourra nommer un ou deux commissaires spé-
 ciaux 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 Légis-
 lature, 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.

*Acte additionnel à la 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, représentée par MM. Jules Urban et Albert Thys, respectivement président et administrateur-directeur général, spécialement autorisés aux fins des présentes par le Conseil d'administration dans sa séance du 8 avril 1896, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Les articles 1 et 2 de la convention du 27 mars 1896 sont modifiés de la manière suivante :

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 500 francs chacune, que la Compagnie du chemin de fer se propose d'émettre.

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, à concurrence de 10 millions de francs, le service des intérêts et de l'amortissement d'obligations à 3 p. c. que la Compagnie se propose d'émettre et qui seront remboursables, en soixante-six ans au plus, au moyen d'annuités égales prélevées sur les recettes du chemin de fer.

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.

Le versement de 5 millions de francs à effectuer par l'État belge pour couvrir sa nouvelle souscription d'actions sera affecté au remboursement des avances faites à la Compagnie en vertu de la loi du 29 juin 1893.

Le produit des obligations à émettre sera affecté, à concurrence de 5 millions de francs, au remboursement du solde de l'emprunt hypothécaire de 10 millions contracté par la Compagnie, et, à concurrence de 5 millions de francs, à la continuation des travaux.

ART. 2.

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

ART. 4. — (Comme dans la convention du 27 mars 1896.)

ART. 5. — (— — — — —)

ART. 42. — Pendant la période de construction du chemin de fer, il sera bonifié sur les sommes versées un intérêt intercalaire de 3 $\frac{1}{2}$ p. c. l'an aux actions de capital et aux actions ordinaires.

Toutefois, cet intérêt ne sera payé qu'à concurrence du produit net de l'exploitation qui sera réalisé à partir du 1^{er} juillet 1896. Pour établir ce produit, il sera ouvert, dans les livres de la Compagnie, à partir de la date ci-dessus, un compte spécial d'exploitation. Au crédit de ce compte seront renseignées les recettes brutes encaissées, telles qu'elles sont définies à l'article 4^{bis}, litt. b, de la convention du 27 mars 1896, et au débit, toutes les dépenses d'exploitation, déduction faite de celles qui incombent au service de la construction à raison des transports que ce service nécessite, étant entendu que le coût de ces transports sera évalué au prix de revient.

Les dispositions du présent article sont applicables aux intérêts intercalaires arrivés à échéance depuis le 1^{er} juillet 1894.

Fait en double à Bruxelles, le dix avril 1890 quatre-vingt-seize.

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

