

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 JANVIER 1895.

Projet de loi approuvant la convention conclue, le 28 mai 1894, 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 délibérations des Chambres un projet de loi portant approbation de la convention avenue, le 28 mai 1894, entre le Gouvernement belge et la Compagnie du chemin de fer du Congo.

Cette convention règle les conditions auxquelles l'État belge s'engage à fournir à la Compagnie une partie des capitaux qui lui sont nécessaires pour mener à bonne fin la construction du chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool.

Le projet de loi se borne à reproduire la proposition dont les Chambres furent saisies au cours de la précédente session et qui ne put être discutée avant la dissolution. Aussi le Gouvernement croit-il pouvoir se référer à l'Exposé des motifs du 29 mai 1894, qui est reproduit ici en annexe. (Annexe litt. A.)

La Compagnie du chemin de fer du Congo, dont les ressources étaient épuisées, mais qui ne pouvait songer à arrêter la marche des travaux, a contracté, au mois d'août dernier, un emprunt hypothécaire de 2 1/2 millions de francs; cet emprunt est remboursable le 28 février 1895.

Il est donc indispensable que les Chambres se prononcent à bref délai au sujet de la convention du 28 mai 1894, la Compagnie ayant à prendre, sans retard, telles mesures financières que la situation comportera.

Les prévisions établies en mai dernier, quant à l'avancement des travaux, se sont réalisées dans leur ensemble.

Au commencement de novembre, la voie était posée jusqu'au kilomètre 75

et les terrassements étaient presque achevés jusqu'au kilomètre 88. La pose de la voie avait été arrêtée à trois reprises : au kilomètre 62, parce que le pont de 15 mètres à jeter sur la première Bembesi n'a pu être terminé que fin juin ; au kilomètre 73, à raison du montage d'un tablier de 25 mètres sur la deuxième Bembesi ; au kilomètre 75, où une estacade a dû être établie pour franchir un endroit marécageux. Il résulte des derniers rapports reçus d'Afrique qu'à la fin de novembre 1894, la voie devait être posée jusqu'au kilomètre 80, — à la Lufu.

En mai dernier, la Compagnie a produit les plans et les profils jusqu'au kilomètre 149 ; elle possède aujourd'hui ces documents jusqu'au kilomètre 209, et il résulte des profils en long que les terrassements et les ouvrages d'art s'effectueront, jusqu'à ce point, à peu près dans les mêmes conditions qu'entre les kilomètres 40 et 149. Il s'agit ici, bien entendu, des études définitives ; les plans de l'avant-projet existent jusqu'au point terminus de la ligne.

Le produit de l'exploitation partielle a été évalué à une recette nette kilométrique de 8,000 francs, après achèvement des 100 premiers kilomètres (voir annexe litt. A, n° IV) ; on peut, dès maintenant, affirmer que cette évaluation sera dépassée.

L'exploitation n'a réellement commencé qu'au mois de mars dernier, le chemin de fer n'ayant transporté, antérieurement à cette date, que les matériaux nécessaires à la construction des installations privées de Kenge.

Le tableau ci-joint (annexe litt. B) montre la marche progressive des recettes. Très modestes à l'origine, parce que les porteurs se refusaient à laisser réduire leur salaire proportionnellement à la partie du parcours accomplie en chemin de fer, et qu'ils continuaient à venir prendre charge à Matadi, les recettes ne tardèrent pas à s'accroître dès que la Société du Haut-Congo eut réussi à faire accepter cette réduction du salaire.

Pour le mois de juillet, elles se sont élevées à fr. 15,941.50, et pour le mois d'août, à 12,555 francs, soit une moyenne de 14,242 francs par mois, représentant environ 4,500 francs par an et par kilomètre. Or, à cette époque, la Société du Haut-Congo seule utilisait le chemin de fer : l'État du Congo et les missionnaires reculaient devant les dépenses d'une installation toute provisoire à Kenge à un moment où, suivant les prévisions les mieux fondées, l'exploitation se trouvait à la veille d'être poussée jusqu'à la Lufu.

Comme nous l'avons dit, on peut tenir pour certain que, dès la fin du mois de novembre, la ligne était terminée jusqu'au kilomètre 80 ; l'État du Congo a pris l'engagement de l'utiliser dès qu'elle sera mise en exploitation jusqu'à ce point, et les missionnaires auront, de leur côté, tout intérêt à lui confier leurs transports.

Les transports de la Société du Haut-Congo ne représentent certainement pas les deux cinquièmes de ceux qui sont effectués actuellement à dos d'homme entre le bas Congo et le haut fleuve ; les résultats de juillet et d'août étant pris comme base d'évaluation, la recette brute du chemin de fer s'élèvera

donc à plus de 10,000 francs par kilomètre lorsqu'il sera exploité jusqu'à Lufu (kilomètre 80).

Les frais de l'exploitation publique pendant la période de construction s'élevant à 900 francs environ par kilomètre, on voit que la recette nette kilométrique dépassera, dès l'origine, les prévisions énoncées dans le précédent Exposé des motifs.

L'écart s'accroîtra d'ailleurs rapidement, car l'importance des transports ne peut qu'augmenter à mesure que le chemin de fer pénétrera dans l'intérieur du pays.

On doit conclure de ce qui précède que, lorsque la Compagnie aura poussé ses travaux au delà du kilomètre 160, — ce que lui permettront les capitaux mis à sa disposition par la convention du 28 mai (voir l'Exposé des motifs du 29 mai, pp. 12 et 65), — elle se trouvera en situation d'obtenir à des conditions avantageuses les sommes qui lui seront encore nécessaires pour achever complètement la ligne: ses recettes, en effet, suffiront, dès ce moment, assurer non seulement le service des capitaux déjà engagés dans l'affaire mais encore celui des derniers capitaux à emprunter.

Le Ministre des Finances,

P. DE SMET DE NAEYER.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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 28 mai 1894 avec la Compagnie du chemin de fer du Congo.

ART. 2.

Il est ouvert au Ministère des Finances un crédit de dix millions de francs qui sera couvert soit par les ressources ordinaires, soit par une émission de titres de la Dette publique.

Donné à Laeken, le 2 janvier 1895.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

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

CONVENTION.

Entre l'État belge, représenté par M. Paul 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. de Decker, Eugène, vice-président, et Thys, Albert, administrateur-directeur général, agissant au nom de ladite société, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par le conseil d'administration dans sa séance du 15 mai 1894, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

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 huit mille actions de capital et douze mille actions ordinaires, de 500 francs chacune, que la Compagnie du chemin de fer se propose d'émettre.

Un premier versement de deux millions de francs sera effectué par l'État belge, dix jours après la promulgation de la loi approuvant la présente convention.

Les appels de fonds, à concurrence des huit millions restant à verser, seront faits par le conseil d'administration de telle manière que chaque versement ultérieur n'excède pas un million de francs et que les versements se succèdent à un intervalle de deux mois au moins.

Les appels de fonds seront faits par lettres recommandées, au moins un mois avant l'exigibilité du versement.

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

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-cinq millions de francs. Il est » représenté par vingt-huit mille actions de capital, de cinq cents francs cha- » cune, et quarante-deux 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 3 1/2 % aux actions »
 » de capital et aux actions ordinaires, à charge du compte de premier établis- »
 » sement. »

Les dispositions du présent article sont applicables aux intérêts qui seront dus au 1^{er} juillet 1894.

ART. 3. — Le tableau d'amortissement annexé aux statuts, et dont il est question à l'article 37, 4^o, sera modifié en tenant compte des huit mille actions de capital et des douze 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^o Reprise des charges de la Compagnie ;

2^o Remboursement des actions de capital au pair et des actions ordinaires au taux de six 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 les articles 30, 31 et 32 de la convention du 9 novembre 1889 avec l'État Indépendant du Congo.

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 mille francs ; et si le retard se prolongeait pendant plus de six mois, l'État aurait le droit, soit d'achever et 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^o 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 entre- »
 » ront dans le compte des recettes pour le montant réel des frais d'exploit-

» tation 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 conces-
» sion. 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 répar-
» tition de bénéfice.

ART. 6. — Le Gouvernement belge pourra nommer un ou deux commis-
saires 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 du Congo.

ART. 8. — La présente convention sera enregistrée gratis.

Fait en double à Bruxelles, le vingt-huit mai 1894.

E. DE DECKER.

P. DE SMET DE NAEYER.

ALB. THYS.



(8)

ANNEXE A.

EXPOSÉ DES MOTIFS

du projet de loi déposé le 29 mai 1894.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de la Législature une convention intervenue, le 28 mai 1894, entre le Gouvernement belge et la Compagnie du chemin de fer du Congo.

Cette convention règle les conditions auxquelles l'État belge consent à fournir à la Compagnie une partie des capitaux encore nécessaires pour mener à bonne fin la construction du chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool.

La Société s'est constituée au capital de 25 millions de francs. Le Gouvernement belge, autorisé par la loi du 29 juillet 1889 à s'intéresser dans cette vaste entreprise, a souscrit des actions de capital pour 10 millions de francs. Les 15 millions restants, représentés par 50,000 actions ordinaires, ont été fournis par le public.

Dans la pensée de la Compagnie, ces ressources devaient suffire pour construire et armer la ligne; on sait à quel point les prévisions ont été trompées.

On ne saurait cependant accuser les promoteurs de l'affaire d'avoir présenté aux souscripteurs d'actions des estimations de dépenses volontairement réduites. L'entreprise s'est heurtée à des difficultés que nul n'a pu prévoir. L'exposé en a été fait succinctement à la Chambre dans la discussion qui a précédé l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du 25 avril dernier (séance du 24 avril, *Annales parlementaires*, pp. 1140 et suivantes); elles sont constatées dans les rapports annuels de la Compagnie et dans le rapport demandé par le Gouvernement à M. Hubert, Ingénieur en chef-directeur d'administration aux chemins de fer de l'État. (Annexe III.)

Il suffit, semble-t-il, de rappeler sommairement combien, au début, le recrutement du personnel noir a été pénible et onéreux. Partout, en Afrique,

où existe le protectorat européen, défense fut faite aux indigènes d'aller travailler au Congo; il fallut donc chercher ailleurs. Deux steamers dont la Compagnie fit l'acquisition servirent surtout à opérer les recrutements à la côte occidentale d'Afrique; de la côte orientale, on obtint des contingents de Zanzibarites. Ces enrôlements ne suffisant pas pour assurer la marche régulière des travaux, la Compagnie dut se pourvoir aux Antilles, où des Barbades furent recrutés, et en Chine, où l'on trouva un fort contingent de coolies.

La Compagnie ne recueillit pas le fruit de ses efforts et de ses sacrifices; ni coolies ni Barbades ne rendirent aucun service sérieux; aux autres enrôlés, qui n'avaient jamais manié la bêche, la truelle ou le marteau, il fallut apprendre les premiers éléments du métier.

Un déchet considérable se produisit sur ces entrefaites. Comme le constate le rapport de M. Hubert, « les premiers kilomètres ont été établis » dans la vallée du Mpozo, dans des conditions climatiques et sanitaires » détestables; des hommes expiraient chaque jour sous les yeux de leurs » compagnons »; la désertion commença, et bientôt, on le conçoit sans peine, il ne resta plus qu'un personnel démoralisé, se refusant à tout effort sérieux, surtout dans cette première section où les difficultés se trouvaient accumulées.

Et cependant, pour conserver ce personnel si médiocre, il fallut élever le salaire.

Il y a plus : la surveillance devant être renforcée en raison de la démoralisation et de la mauvaise qualité du personnel noir, le nombre des blancs dut être augmenté dans de fortes proportions.

Le coût des travaux subit donc la conséquence, d'une part, du renchérissement de la main-d'œuvre, d'autre part, de la diminution de son rendement.

La construction du chemin de fer n'a été réellement entamée que vers le milieu de l'année 1890; la première section, de Matadi à Kenge, soit 40 kilomètres, fut livrée à l'exploitation en décembre 1893, soit après trois ans et demi, et tout fait espérer que, à la fin du mois de juin prochain, la voie sera terminée jusqu'au kilomètre 70.

Les travaux ont pris une allure plus rapide à mesure qu'on s'éloignait du point d'origine de la ligne.

Il a été posé :	de juin 1890 à juin 1891	2 ^{mil.} ,500 de voie.
	— 1891 — 1892	6 ^{mil.} ,200 —
	— 1892 — 1893	20 ^{mil.} ,300 —
et on espère poser, de	— 1893 — 1894	42 ^{mil.} —

ENSEMBLE. . . . 71 kilomètres.

Au 30 juin prochain, les ressources dont disposera encore la Compagnie s'élèveront approximativement à 3,020,000 francs, se décomposant comme il suit :

Fonds disponibles	fr. 1,500,000 »
Approvisionnements en magasin	1,720,000 »
	<hr/>
TOTAL.	3,020,000 »

Le capital versé étant de 25 millions, il aura donc été dépensé, pour les 70 ou 71 premiers kilomètres, 21,980,000 francs.

Pour établir le coût réel de la *construction* de cette section, il faut défalquer des 21,980,000 francs les diverses dépenses qui ne s'y rapportent pas directement. Tels sont les frais d'études, de constitution, d'installation, de recrutement sur les côtes de l'Afrique, en Chine, aux îles Barbades, etc.

Ces frais s'élèvent à	fr.	5,650,000	»
En y ajoutant les intérêts intercalaires		2,230,000	»
		<hr/>	
on arrive à	fr.	7,880,000	»

La construction des 70 premiers kilomètres aura, en réalité, coûté 14,100,000 francs, soit un peu plus de 200,000 francs par kilomètre.

La lenteur avec laquelle les premiers kilomètres ont été construits est en grande partie la cause de l'élévation de cette moyenne. Fort heureusement, le rendement de la main-d'œuvre s'est notablement amélioré; M. Hubert le démontre dans son rapport, et il résulte de ses calculs que le coût kilométrique de la partie de la ligne restant à construire ne doit pas être évalué au-dessus de 100,000 francs.

En utilisant ses ressources encore disponibles, et moyennant l'abandon du paiement en espèces des intérêts intercalaires dont il n'a pas été fait état dans la supputation du chiffre de 100,000 francs, la Compagnie comptait pousser la construction de la ligne jusqu'au kilomètre 160 ($160 - 70 = 90 \times 100,000 = 9,000,000$), au moyen des 6 millions qu'elle se proposait d'emprunter.

Se souvenant des déclarations faites antérieurement par le Gouvernement, elle ne s'adressa pas à l'État belge; elle traita directement avec un syndicat de financiers qui prit l'engagement de lui fournir les capitaux nécessaires pour continuer les travaux pendant deux ans environ.

En sa qualité de principal actionnaire de la Compagnie, le Gouvernement avait pour devoir, avant d'approuver la combinaison qui lui était soumise, d'examiner si elle n'était pas de nature à compromettre l'avenir du chemin de fer.

Les intérêts intercalaires, calculés à $3 \frac{1}{2}$ % pour les actions de capital et à 7 % pour les actions ordinaires, devaient, dans cette combinaison, être payés en bons de consolidation, remboursables au pair pendant la durée de la concession et rapportant un intérêt annuel de 5 % payable en espèces pendant deux ans. Après cette époque, les coupons des bons auraient, à leur tour, été payés en bons produisant également intérêt.

Ces intérêts accumulés, payables avant toute répartition de bénéfices, eussent atteint bientôt un chiffre considérable, les intérêts simples représentant annuellement, à eux seuls, 1,400,000 francs. En supposant que l'exploitation de la ligne entière pût être commencée dans six ans, c'est à 10 millions de francs que se fût élevée, à cette époque, la somme des intérêts accumulés.

Quant à l'emprunt lui-même, au capital de 6 millions, il devait être conclu avec garantie hypothécaire.

Les titres, d'un import nominal de 500 francs, devaient rapporter un intérêt de 5 % et être remboursés au plus tard dans 10 $\frac{1}{2}$ ans.

Le remboursement était fixé à 525 francs s'il avait lieu avant 2 $\frac{1}{2}$ ans, et à 550 francs après ce délai. En tenant compte de la prime ainsi que de la commission de 5 % accordée aux intermédiaires, la Compagnie empruntait en réalité, dans le premier cas à 9 % et, dans le cas du remboursement à l'expiration des 10 années, à 6,40 % environ.

Par cette combinaison, la Compagnie grevait le compte de premier établissement d'intérêts élevés et elle assumait la charge de rembourser à bref délai le capital emprunté, sans aucune certitude quant aux conditions auxquelles il lui serait donné de contracter, dans deux ans, un nouvel emprunt.

Le Gouvernement ne crut pas que l'impossibilité où se trouve actuellement la Compagnie d'émettre des obligations à long terme à des conditions avantageuses, pût suffire à justifier l'opération qui vient d'être analysée; il estima que les intérêts dont il a la garde lui commandent d'intervenir et d'aider la Compagnie à se procurer les capitaux nécessaires à un taux plus en rapport avec le crédit de la Belgique.

Conservant une entière confiance dans le succès final de l'entreprise, comment le Gouvernement pourrait-il, en sa qualité de principal actionnaire de la Compagnie, emprunter à un taux oscillant entre 6.40 et 9 %, alors qu'il peut se procurer des capitaux en dessous de 3 %?

Un capital de 10 millions suffira, d'après les données exposées ci-dessus, pour pousser la construction du chemin de fer jusqu'à un point situé entre le kilomètre 160, non loin de Kimpessé, et le kilomètre 190, le point du tracé le moins éloigné de Luvituku.

A partir de cet endroit, la ligne traversera une région très peuplée où se recrute en grande partie le personnel des caravanes.

C'est là aussi que, habituellement, les porteurs rompent charge; le chemin de fer se substituera donc naturellement aux caravanes pour les transports entre ce point et Matadi.

Le chemin de fer pourra compter, à partir de ce moment, sur un trafic au moins équivalent aux transports qui s'effectuent actuellement, à dos d'hommes, entre le Bas-Congo et le Haut-Congo.

On a établi, pour l'année 1893, le relevé de transports que voici :

100,000 charges à la montée, soit 3,000 tonnes ;
 200 tonnes d'ivoire à la descente ;
 300 tonnes de caoutchouc à la descente ;
 200 voyageurs dans chaque sens.

Les tarifs qui seront appliqués peuvent être calculés d'après le barème de l'acte de concession et proportionnellement à la distance parcourue; au kilomètre 175, les taxes correspondront à $\frac{175}{1,000}$ du prix du transport jusqu'au Pool.

Les recettes brutes de l'exploitation, au kilomètre 175, peuvent donc être supputées ainsi :

A la montée.	3,000	$\times \frac{1,000 \times 175}{400}$	=	1,312,500 francs.
Ivoire.	200	$\times \frac{1,000 \times 175}{400}$	=	87,500 —
Caoutchouc.	300	$\times \frac{440 \times 175}{400}$	=	57,750 —
Voyageurs	400	$\times \frac{500 \times 175}{400}$	=	87,500 —
TOTAL.					1,543,250 francs.

Pour juger de l'importance probable des transports dans l'avenir, il suffit, Messieurs, de considérer le développement administratif et économique de l'État du Congo pendant ces dernières années.

La navigation maritime, même pour des bateaux dépassant 5,000 tonnes, est organisée régulièrement jusqu'à Matadi, tête de ligne du chemin de fer. En attendant l'achèvement de celui-ci, un service de transport à dos d'hommes fonctionne entre Matadi et le Stanley-Pool; il occupe environ 20,000 indigènes.

Ce service a transporté notamment, par une route longue de 400 kilomètres, les pièces démontables de 34 bateaux à vapeur qui naviguent actuellement sur le réseau du haut fleuve, et qui, pénétrant dans tous les affluents, ont facilité les explorations jusqu'aux confins de l'État et l'occupation des districts les plus éloignés.

L'État Indépendant possède actuellement, le long du fleuve et de ses affluents, 86 postes dirigés par 438 Européens; des établissements d'un autre caractère ont été créés par des hommes de dévouement venus de partout; ils sont au nombre de 48 et l'on y compte 157 missionnaires.

De son côté, le commerce a installé au Congo 106 factoreries gérées par 250 Européens.

L'administration de la justice fonctionne régulièrement dans le Bas-Congo ainsi que dans un certain nombre de districts du Haut-Congo; le service des postes transporte rapidement la correspondance et les colis postaux; le cadastre est organisé; l'état civil est institué.

Le service médical a été renforcé et se trouve complété, grâce à l'initiative privée, par des services hospitaliers. Des hôpitaux, desservis par des Sœurs de charité, sont ouverts dans la région du bas fleuve; des écoles y sont adjointes.

Les premiers essais d'acclimatation et d'élevage du gros bétail ont complètement réussi: un troupeau de 2,500 têtes, réuni à Mateba, va devenir le noyau d'une vaste exploitation.

Les relations commerciales s'étendent entre Européens et indigènes; mais elles ne pourront, on le sait, produire tout le profit qu'on en attend, que du jour où le chemin de fer fera le transport rapide et relativement économique des produits naturels du Haut-Congo.

Enfin, si l'on songe qu'il y a, au delà du Stanley-Pool, plus de 17,000 kilomètres de rivières navigables, qui permettent d'amener au Pool, avec les plus grandes facilités, les produits d'un riche et immense pays, on peut envisager avec confiance l'avenir d'une voie ferrée appelée à monopoliser le transport de ces produits vers les ports d'embarquement.

Nous venons d'exposer, avec chiffres motivés à l'appui, les espérances d'avenir du chemin de fer du Congo. Il nous reste à justifier la nouvelle intervention pécuniaire de l'État belge et le mode de cette intervention, et à mettre en relief les garanties que nous avons obtenues.

En traitant avec la Compagnie, le Gouvernement a poursuivi un double objectif : remplir un devoir patriotique, — veiller à la sécurité des capitaux engagés dans l'entreprise.

En nous expliquant sur le premier point, nous laisserons de côté la question de sentiment, ou, si l'on veut, d'honneur national; nous examinerons les choses sous un angle plus pratique.

C'est une vérité élémentaire que, dans les pays civilisés, dans le nôtre spécialement, le chemin de fer est l'un des principaux facteurs du développement économique et l'une des sources les plus abondantes qui alimentent le budget. Eh bien! n'en sera-t-il pas ainsi, à plus forte raison, au Congo, où le chemin de fer est destiné à monopoliser les transports? N'est-il pas évident, dès lors, que l'intérêt de notre pays, surtout en prévision de l'hypothèse où le Congo deviendrait terre belge, nous commandait d'abord d'aider à l'achèvement du chemin de fer, et ensuite de nous assurer dans une plus large mesure le droit de surveiller son exploitation, d'intervenir dans la fixation et dans l'application de ses tarifs?

La sanction suprême de ce droit se trouve dans la clause de la convention qui permet à l'État belge de racheter la concession pendant la période de construction et pendant les cinq premières années suivantes. Si même il ne devait pas être fait usage de ce droit, l'existence seule de la clause suffirait à maintenir la Compagnie dans la voie d'une exploitation rationnelle et intelligente.

En tenant compte, d'une part, du coût de l'achèvement de la ligne, à raison de 100,000 francs par kilomètre, ainsi que des intérêts à payer sur les capitaux, et, d'autre part, des recettes de l'exploitation partielle, on trouve que l'achèvement de la ligne exige encore, à l'heure qu'il est, un capital de 30,000,000 de francs, chiffre rond (voir annexe IV). La Compagnie devra donc, dans un avenir relativement prochain, recourir à l'emprunt par émission d'obligations : c'est la loi commune des sociétés qui construisent des chemins de fer.

Que faut-il pour qu'elle puisse emprunter à des conditions avantageuses? Il faut qu'elle possède un crédit bien établi; qu'elle offre à ses futurs obligataires un gage réel d'une valeur sérieuse; que ceux-ci se trouvent en présence de certitudes en matière de recettes; qu'enfin, ils soient garantis contre le risque d'une déchéance ruineuse.

Or, le crédit de la Compagnie, notre combinaison l'affermi en maintenant le service des intérêts intercalaires, tout en ramenant ceux-ci à un taux normal; la constitution d'un gage réel sérieux et les résultats en recettes, elle les assure en permettant de continuer la construction, au moyen du capital-actions, jusqu'au point où l'exploitation deviendra rémunératrice; enfin elle garantit la conservation du gage en restreignant à la partie de ligne non construite le droit de déchéance que l'État du Congo peut éventuellement exercer sur la concession de la Compagnie.

Analysons maintenant de plus près les diverses clauses de la convention.

Souscription d'actions. — Le Gouvernement s'engage à souscrire 8,000 actions de capital et 12,000 actions ordinaires, de 500 francs chacune, représentant un capital de 10 millions de francs.

Les articles 37 et 38 des statuts disposent que les actions de capital sont remboursables par 500 francs, et les actions ordinaires par 1,000 francs; que, sur le bénéfice net de l'exploitation, il sera prélevé au profit des premières, un dividende de 3 1/2 % et, au profit des secondes, un dividende de 7 %; aux termes de l'article 40, celles-ci participent en outre, à concurrence de 50 %, à la répartition de l'excédent des bénéfices après les prélèvements stipulés aux articles 37 et 38.

Le classement des 20,000 actions nouvelles en actions de capital et en actions ordinaires a été fait sur le pied de la division du capital primitif; la clause de l'article 43 des statuts le voulait ainsi.

Ces dix millions permettront de pousser la continuation de la voie jusqu'au kilomètre 175 et d'organiser le service d'exploitation dont nous avons chiffré plus haut la recette brute probable. A partir de ce moment, il n'est pas douteux que l'on pourra recourir à l'émission d'obligations dans les conditions les plus favorables.

Intérêts intercalaires. — L'intérêt intercalaire, qui, d'après l'article 42 des statuts, était fixé à 3 1/2 % pour les actions de capital et à 7 % pour les actions ordinaires, sera désormais uniformément fixé à 3 1/2 %. Le compte de premier établissement de la ligne sera ainsi dégrevé d'une charge annuelle de 525,000 francs ($15,000,000 \times 3 \frac{1}{2} \%$).

Le taux de 3 1/2 % est en rapport avec le loyer actuel de l'argent et il suffira à maintenir le cours des actions aux environs du pair.

Il n'eût pas été équitable, d'ailleurs, de refuser tout paiement immédiat d'intérêts aux actionnaires qui, dès le début, ont eu assez de foi dans l'œuvre entreprise pour lui confier leurs capitaux, et à qui l'on demande aujourd'hui de renoncer à toute perspective de bénéfice important.

Clauses de déchéance. — L'article 35 de la convention conclue le 9 novembre 1889 entre la Compagnie et l'État Indépendant du Congo, prévoit la déchéance de la Compagnie dans le cas de non-achèvement de la ligne six mois après les délais prescrits. Déjà l'État Indépendant du Congo a consenti à reculer de deux ans ce délai, qui devait expirer le 31 décembre prochain.

Le Gouvernement belge a demandé que l'article 35 fût complété par une clause portant que, en cas de déchéance, les bénéfices d'exploitation qui seront réalisés sur la partie de la ligne construite à l'aide des fonds fournis par les actionnaires et les obligataires, seront définitivement acquis à la Compagnie. Le Gouvernement de l'État Indépendant du Congo a acquiescé à cette modification, dont les termes sont insérés dans la convention du 28 mai.

En outre, le Gouvernement de l'État Indépendant du Congo s'est engagé à ne pas faire usage, le cas échéant, sans l'assentiment du Gouvernement belge, des droits nouveaux que lui réserve l'article 35 modifié, sous la condition toutefois qu'au cas où le Gouvernement belge refuserait cet assentiment, celui-ci prendrait les mesures nécessaires pour assurer l'achèvement de la ligne dans un nouveau délai de quatre années à partir du 31 décembre 1896.

Personne ne méconnaîtra l'importance de la modification apportée à l'article 35 de la convention de 1889 et de l'engagement souscrit par le Gouvernement de l'État Indépendant du Congo. Si, par suite de circonstances imprévues, la déchéance devait être prononcée, la Compagnie ne perdrait pas le fruit de ses efforts, comme elle en était menacée sous le régime de l'article 35 ancien : elle participerait, au prorata de ses dépenses, à la répartition des bénéfices réalisés par la ligne entière. La déchéance, d'ailleurs, répétons-le, ne pourrait désormais être prononcée sans que le Gouvernement belge fût appelé à intervenir.

Clause de rachat. — Sans préjudice du droit de rachat que l'État du Congo s'est réservé, l'État belge pourra se rendre propriétaire de la concession pendant la période de construction ou pendant les cinq premières années qui suivront la mise en exploitation de la totalité de la ligne, et ce aux conditions suivantes :

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

A ce prix, l'État belge obtiendrait la propriété, non seulement de la concession et du matériel d'exploitation, mais encore des terres que la Compagnie possédera en Afrique.

Il n'est pas inutile de rappeler que, en vertu de l'article 2 de la convention de 1889, l'État Indépendant du Congo a accordé à la Compagnie les avantages suivants :

A. L'usage de tous les terrains nécessaires pour l'établissement de la voie et de ses dépendances ;

B. L'entière propriété de toutes les terres dont la Compagnie voudrait prendre possession, au fur et à mesure de la construction de la ligne, dans une zone de 200 mètres de profondeur de chaque côté de la voie ferrée ;

C. L'entière propriété de 1,500 hectares de terre par chaque kilomètre de voie ferrée construit et livré à l'exploitation. La Compagnie a le droit de choisir ces terres, en un ou plusieurs blocs, sur tout le territoire de l'État.

L'État belge conservera, pendant onze ans environ, l'option de reprendre le chemin de fer ; il va de soi que le Gouvernement ne fera usage de cette faculté que s'il peut en résulter un avantage pour le pays.

Dans tous les cas, l'État belge n'aurait à payer qu'une prime de 3 millions,

soit 100 francs à chacune des 30,000 actions ordinaires souscrites par le public; tandis que l'État Indépendant du Congo, s'il voulait racheter la concession avant vingt-cinq ans d'exploitation, devrait verser une somme représentant, au minimum, le capital dépensé pour la construction et l'outillage de la ligne, augmenté de 30 % de prime.

Le coût de la ligne, entièrement achevée, étant évalué à 55,000,000 de fr., la prime à payer par l'État Indépendant du Congo serait de 16,500,000 francs. Et encore ne deviendrait-il propriétaire, à ces conditions, ni des terrains donnés à la Compagnie, ni du matériel d'exploitation qui devrait être repris à dire d'experts.

Désignation de commissaires spéciaux. — Enfin, le Gouvernement belge aura la faculté de nommer un ou deux commissaires spéciaux qui pourront exercer le contrôle le plus étendu sur les opérations de la Compagnie. Cette mesure se justifie par l'importance de l'intervention de l'État dans l'entreprise.

A un point de vue plus secondaire, mais qui n'est cependant pas sans importance, le Gouvernement a eu le souci des intérêts de nos nationaux : sans que cela soit stipulé dans la convention, il a été admis par la Compagnie que le personnel dirigeant, y compris les ingénieurs, sera composé en majorité de sujets belges.

C'est avec confiance, Messieurs, que le Gouvernement soumet à l'approbation des Chambres la convention qu'il a conclue avec la Compagnie du chemin de fer du Congo.

Cet arrangement n'aura pas pour conséquence de grever le Budget national, puisque l'État belge retirera des capitaux engagés un intérêt supérieur à celui qu'il payera lui-même pour les emprunter; en assurant l'achèvement du chemin de fer, il concourra puissamment au développement rapide du vaste État appelé à servir de débouché aux produits du travail national; il offre enfin, quoi qu'il puisse arriver, toute garantie que les capitaux belges ne seront pas livrés imprudemment à l'aventure.

Le Ministre des Finances,

P. DE SMET DE NAEYER.

ANNEXES

à l'Exposé des motifs du 29 mai 1894 (Annexe A du présent document).

ANNEXE I.

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, et publiés au Moniteur belge, le 22 août 1889.*

STATUTS.

TITRE PREMIER.

DÉNOMINATION — OBJET — SIÈGE ET DURÉE DE LA SOCIÉTÉ.

ARTICLE PREMIER. — Il est formé une Société anonyme sous la dénomination de : *Compagnie du chemin de fer du Congo.*

Son siège social est établi à Bruxelles.

Un siège administratif pourra être établi au Congo.

ART. 2. — La Compagnie a pour objet la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer entre le Bas-Congo et le Stanley-Pool, et la mise en valeur des concessions de terres qui lui sont accordées, soit en les donnant à bail, soit en les réalisant contre espèces, ou par voie d'apport contre titres dans les sociétés spéciales à constituer.

La Compagnie pourra aussi construire et exploiter toutes lignes de chemin de fer, tramway ou routes qui lui seraient concédées au Congo, installer et exploiter des quais, piers ou autres établissements destinés à faciliter et à développer les transports.

Elle pourra accessoirement entreprendre l'établissement de toute ligne de navigation maritime ou fluviale sur le Congo ou vers le Congo.

Plus généralement, elle est autorisée à faire toutes opérations se rattachant à l'industrie des transports au Congo.

Elle pourra s'intéresser, par voie d'apport, de souscription d'actions ou autrement, dans toute entreprise se rattachant directement à la réalisation du but social, et céder tout ou partie de ses concessions de terres.

Elle pourra également, avec l'assentiment préalable du Gouvernement du Congo, fusionner avec une autre société ou transférer en tout ou en partie les concessions de voies ferrées, tramway ou routes qui seraient accordées.

ART. 3. — La durée de la Société est fixée à trente années. Elle pourra être successivement prorogée en concordance avec la durée des concessions qu'elle aura obtenues, par décision de l'assemblée générale extraordinaire.

Elle pourra en tout temps être dissoute anticipativement par décision d'une assemblée générale extraordinaire.

Elle peut contracter des engagements pour une durée qui excède le terme social.

TITRE II.

FONDS SOCIAL. — ACTIONS. — OBLIGATIONS.

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

Il est créé, en outre, quatre mille huit cents parts de fondateurs, sans désignation de valeur, qui jouiront des avantages stipulés aux articles 29, 40, 41, 45 et 46 des présents statuts. Le nombre des parts de fondateur ne pourra pas être augmenté.

ART. 5. — Les vingt mille actions de capital sont souscrites aux présentes, au nom du Gouvernement belge, par M. Victor Bidez, directeur général de la Trésorerie et de la Dette publique, qui en a effectué la libération à concurrence de 20 p. c., soit une somme de deux millions de francs, remise à M. Charles Balsler, banquier à Bruxelles, qui en fera le versement au compte de la Société.

Les trente mille actions ordinaires sont intégralement souscrites, savoir :

1. La Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie, à Bruxelles	2,000
2. La Société Générale pour favoriser l'Industrie nationale, à Bruxelles	1,000
3. La Banque de Bruxelles, à Bruxelles	1,000
4. La Société anonyme pour l'exploitation des établissements John Cockerill, à Seraing	500
5. La Compagnie générale des Chemins de fer secondaires, à Bruxelles.	500
6. La Banque C.-J.-M. de Wolf, à Anvers	560
7. Le Crédit général de Belgique, à Bruxelles	500
8. Le Crédit général liégeois, à Liège.	500
9. M. Charles Balsler, à Bruxelles.	500
10. Sir William Mackinnon et consorts à Londres	10,000
11. M. Huntington, à New-York	500
12. Le chevalier Raphaël de Bauer, à Bruxelles	200
13. La maison de banque S. Bleichröder, à Berlin	1,700
14. La Société dite Disconto Gesellschaft, à Berlin	1,700
15. MM. Sal. Oppenheim Junior et C ^o , à Cologne	600
16. M. Georges Brugmann, à Bruxelles	2,200

A REPORTER. . . 23,360

	REPORT.	25,360
17.	M. L. Lambert, à Bruxelles	1,000
18.	La maison de banque Philippson, Horwitz et C ^{ie} , à Bruxelles	800
19.	MM. Albert Thys, à Bruxelles	2,710
20.	P. Roels, à Anvers	200
21.	Jules Meert, id.	20
22.	Ed. Pécher et C ^{ie} , id.	100
23.	Ernest Osterrieth, id.	200
24.	Louis Lysen, id.	200
25.	Ch. Lejeune. id.	50
26.	H. Albert de Bary et C ^{ie} , id.	100
27.	Adolphe de Roubaix, id.	100
28.	G. et C. Kreiglinger, id.	20
29.	Frédéric Jacobs, id.	240
30.	La Banque Delloye et C ^{ie} , à Bruxelles	300
31.	La Banque Cassel et C ^{ie} , à Bruxelles	250
32.	MM. Louis Delbouille, à Ostende	250
33.	Ed. Weber et C ^{ie} , à Anvers	200
	TOTAL.	30,000

lesquels souscripteurs ont effectué un premier versement de vingt pour cent, soit cent francs par action souscrite, entre les mains du même M. Charles Balsler, qui en fera également la remise, comme il est dit ci-dessus, au compte de la Société.

Les quatre mille huit cents parts de fondateur sont remises à la *Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie*, pour être, par elle, réparties aux fondateurs, suivant leurs conventions particulières.

Ces parts de fondateur sont nominatives ou au porteur, au choix des titulaires.

Les articles 9 à 12 des statuts leur sont applicables.

ART. 6. — Les actions sont nominatives ou au porteur. Elles resteront nominatives jusqu'à leur entière libération.

Les frais de conversion seront à la charge des actionnaires.

Les appels de fonds sur les actions, à concurrence des quatre-vingts pour cent restant à verser, seront faits par les soins du Conseil d'administration et dans les délais suivants : 20 p. c. au plus tard le 1^{er} octobre 1889, 20 p. c. le 1^{er} mars 1891, 20 p. c. le 1^{er} mars 1892 et le solde de 20 p. c. le 1^{er} mars 1893.

Les dates et quotités ainsi fixées peuvent être modifiées par décision de l'assemblée générale ordinaire des actionnaires.

ART. 7. — Les appels de fonds seront faits par lettres recommandées, un mois au moins avant l'exigibilité du versement.

A défaut de versement sur les actions aux époques qui auront été fixées, l'intérêt sera dû, au taux de sept pour cent l'an, à partir du jour de l'exigibilité, sans sommation ni demande en justice.

Si le versement n'est pas opéré dans le mois de son exigibilité, et huit jours après une simple annonce insérée dans le *Moniteur belge* et dans un journal de Bruxelles, de Londres et de Berlin, le Conseil d'administration aura le droit de faire procéder, à la Bourse de Bruxelles et par ministère d'agents de change, à la vente des actions qui seraient en retard de versements, aux risques et périls des retardataires, qui resteront tenus de l'écart entre la valeur nominale de l'action et le prix de réalisation.

ART. 8. — Les actionnaires peuvent à toute époque se libérer par anticipation. Il sera bonifié sur les versements anticipatifs un intérêt de trois et demi pour cent l'an, à prélever pendant la période de construction sur le compte de premier établissement.

ART. 9. — Il est tenu, au siège social, un registre des actions nominatives.

La propriété de l'action nominative s'établit par une inscription sur ce registre.

La cession s'opère par une déclaration de transfert, inscrite sur le même registre, datée et signée par le cédant et le cessionnaire ou par leurs fondés de pouvoirs.

Des certificats constatant l'inscription seront délivrés aux actionnaires; ces certificats sont signés par deux administrateurs. L'une des signatures peut être apposée au moyen d'une griffe.

En aucun cas, les titres sur lesquels les versements appelés n'auront pas été opérés ne pourront être transférés.

ART. 10. — L'action au porteur est signée par deux administrateurs. L'une des deux signatures peut être apposée au moyen d'une griffe.

La cession de l'action au porteur s'opère par la seule tradition du titre.

ART. 11. — Les actionnaires ne sont passibles que de la perte du montant de leurs actions dans la Société.

ART. 12. — Les droits et obligations attachés à l'action, suivent le titre, dans quelques mains qu'il passe.

S'il y a plusieurs propriétaires d'une action, la Société peut suspendre l'exercice des droits y afférents jusqu'à ce qu'une seule personne soit désignée comme étant à son égard propriétaire de l'action.

La possession d'une action emporte adhésion aux statuts sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration. Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux décisions de l'assemblée générale.

ART. 13. — Le capital social peut être augmenté ou réduit par décision de l'assemblée générale extraordinaire.

Les actionnaires jouiront, dans les délais fixés par le Conseil d'administration, d'un droit de priorité pour la souscription de toutes les émissions nouvelles. Ce droit sera réglé au prorata du nombre de leurs actions au moment de l'émission. Ce droit est conféré aussi bien aux actions ordinaires qu'aux actions de capital.

ART. 14. — L'assemblée générale extraordinaire peut décider l'émission d'obligations, et autoriser le Conseil d'administration à en fixer le taux d'intérêt, d'émission et de remboursement, la forme et les garanties spéciales, réelles ou autres, la durée et le mode de l'amortissement et du remboursement.

TITRE III.

ADMINISTRATION. — DIRECTION. — SURVEILLANCE.

ART. 15. — La Société est administrée par un Conseil composé de sept membres au moins et seize au plus, nommés par l'assemblée générale.

Le Conseil élit un président et un vice-président.

Il sera créé au sein du Conseil un *Comité permanent d'administration*, composé de trois à cinq membres.

ART. 16. — Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour la gestion et l'administration des affaires sociales.

Il traite, transige et compromet sur toutes les affaires sociales. Notamment il peut faire tous marchés et entreprises, acheter ou vendre tous biens, meubles et immeubles, aux prix, charges, clauses et conditions qu'il juge convenables; consentir tous transferts; consentir et accepter toutes affectations hypothécaires et autres garanties; recevoir toutes sommes en capital, intérêts et accessoires; consentir toutes quittances, subrogations et mentions; renoncer à tous droits réels; donner mainlevée, avec ou sans paiement, de toutes inscriptions, saisies et oppositions; autoriser toutes actions en justice; faire tous désistements et acquiescements. Il peut aussi constituer ou racheter tous cautionnements déposés en garantie de concessions.

L'énumération de ces pouvoirs n'est pas limitative, mais simplement énonciative; tout ce qui n'est pas expressément réservé par les statuts ou par la loi à l'assemblée générale est de la compétence du Conseil d'administration.

Les actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant, sont suivies au nom du Conseil d'administration, poursuites et diligences du président du Conseil, d'un membre du Comité permanent ou du directeur général.

ART. 17. — Le Conseil d'administration peut, sous sa responsabilité, déléguer tout ou partie de ses pouvoirs au Comité permanent.

ART. 18. — Le Conseil nommera un *directeur général* à Bruxelles, choisi ou non parmi les membres du Conseil d'administration, chargé de l'exécution des résolutions du Conseil d'administration et de celles du Comité permanent ainsi que de la gestion journalière de la Compagnie.

Il donne quittance, prend toute inscription d'hypothèque et de privilège et donne, avec ou sans paiement, mainlevée ou désistement, sans avoir à justifier d'aucun mandat spécial à cette fin.

En cas d'absence ou d'empêchement, le directeur général est remplacé par un des membres du Comité permanent.

ART. 19. — Le Conseil se réunit sur la convocation du président, du vice-président ou de l'administrateur qui le remplace, aussi souvent que l'exige l'intérêt de la Société.

Le Comité permanent se réunit au moins une fois par semaine.

Toute décision du Conseil d'administration et du Comité permanent, pour être valable, doit réunir l'adhésion verbale ou écrite de la majorité des membres qui les composent. En cas de partage, la voix du président ou de l'administrateur qui le remplace est prépondérante.

ART. 20. — Les délibérations du Conseil et du Comité permanent sont constatées par des procès-verbaux inscrits dans un registre spécial, tenu au siège de la Société.

Les procès-verbaux sont signés par les membres qui ont pris part à la délibération. Les copies ou extraits sont signés par le président ou par le vice-président ou par l'administrateur qui le remplace.

ART. 21. — Tous les actes qui engagent la Société, autres que ceux de gestion journalière, sont signés par deux administrateurs, ou par un administrateur et le directeur général. Le Conseil d'administration peut déléguer l'une et l'autre de ces signatures.

ART. 22. — La surveillance de la Société est confiée à un collège de trois commissaires, au moins, et cinq, au plus.

Les commissaires ont, soit collectivement, soit individuellement, un droit illimité de surveillance et de contrôle sur les opérations de la Société.

Ils peuvent prendre connaissance, sans déplacement, des documents, des livres et procès-verbaux, et généralement de toutes les écritures de la Société.

ART. 23. — En garantie de leur gestion, les administrateurs devront déposer chacun un cautionnement de cinquante actions, et les commissaires chacun un cautionnement de vingt actions.

Ces cautionnements ne peuvent être restitués qu'après décharge donnée par l'approbation du bilan du dernier exercice pendant lequel les titulaires ont exercé leurs fonctions.

ART. 24. — En dehors du tantième sur les bénéfices attribué aux administrateurs, par l'article 40 des présents statuts, les administrateurs, les membres

du Comité permanent et les commissaires pourront recevoir un traitement fixe à prélever sur les frais généraux et à fixer par la première assemblée générale des actionnaires.

Des indemnités temporaires, à prélever également sur les frais généraux, pourront être attribuées par le Conseil d'administration en faveur d'administrateurs ou de commissaires, en compensation de travaux, voyages ou études dont ils auraient été chargés.

ART. 25. — Les administrateurs à désigner pour la première fois par l'assemblée générale, et les commissaires désignés par l'article 48 des présents statuts, resteront en fonctions jusqu'à la date fixée pour l'assemblée générale annuelle de 1891.

A partir de cette date, trois administrateurs et deux commissaires au moins seront, chaque année, soumis à réélection. L'ordre de sortie est déterminé pour la première fois par la voie du sort.

Le Conseil d'administration et le Collège des commissaires devront, chacun, avoir au moins deux tiers de leurs membres de nationalité belge.

TITRE IV.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

ART. 26. — L'assemblée générale des actionnaires a les pouvoirs les plus étendus pour faire ou ratifier les actes qui intéressent la Société.

Elle représente l'universalité des actionnaires et ses décisions, régulièrement prises, sont obligatoires pour tous, même pour les absents et les dissidents.

ART. 27. — Il sera tenu chaque année, à Bruxelles, au siège social ou en tout autre endroit à indiquer dans les avis de convocation, le troisième mercredi de janvier, à onze heures du matin, une assemblée générale ordinaire de la Société.

Le Conseil d'administration et le Collège des commissaires peuvent convoquer des assemblées générales extraordinaires. Il doivent les convoquer sur la demande d'actionnaires représentant le cinquième au moins du capital social.

ART. 28. — Les convocations pour toute assemblée générale contiennent l'ordre du jour et sont faites conformément à la loi dans les journaux belges; des avis de convocation sont en outre insérés dans un journal de Berlin et dans un journal de Londres.

ART. 29. — L'assemblée générale se compose de tous les porteurs d'actions de capital, d'actions ordinaires et de parts de fondateur.

Lorsque toutes les actions ordinaires auront été retirées de la circulation par suite de remboursement, les actions de jouissance qui les auront rempla-

cées acquerront le droit de vote. Les actions de capital ayant été parallèlement amorties, l'assemblée générale se composera alors des porteurs d'actions de jouissance et de parts de fondateur.

Chaque action ou part de fondateur donne droit à une voix. Toutefois, nul ne peut prendre part au vote pour un nombre de titres dépassant le cinquième du nombre de titres émis, ou les deux cinquièmes des titres pour lesquels il est pris part au vote.

ART. 30. — Les propriétaires d'actions nominatives ont le droit d'assister à l'assemblée générale en justifiant que leurs titres sont inscrits à leur nom cinq jours au moins avant l'assemblée.

Les propriétaires d'actions au porteur et de parts de fondateur doivent, dans le même délai, avoir déposé leurs titres au siège social ou dans un des établissements financiers qui auront été désignés à cet effet dans les avis de convocation.

Les actionnaires peuvent se faire représenter aux assemblées par un mandataire.

Les procurations devront être déposées au siège social cinq jours au moins avant l'assemblée.

ART. 31. — Il faut la résolution d'une assemblée générale extraordinaire délibérant conformément à l'article 59, §§ 3, 4 et 5, de la loi du 18 mai 1873, pour modifier les statuts, augmenter ou réduire le capital social, créer des obligations, acquérir ou vendre des concessions par apport ou autrement, dissoudre anticipativement ou proroger la Société.

Toutefois, aucune modification aux statuts ne pourra avoir lieu sans l'assentiment préalable du Gouvernement de l'État Indépendant du Congo.

ART. 32. — Le bureau se compose des membres du Conseil d'administration.

L'assemblée est présidée par le président ou le vice-président du Conseil d'administration, ou par un autre membre du Conseil désigné par ses collègues.

Le président désigne le secrétaire et, en cas de vote, deux scrutateurs choisis parmi les plus forts actionnaires présents et acceptants.

Une liste de présence, indiquant les noms des actionnaires et le nombre des actions qu'ils représentent, devra être signée par chacun d'eux avant d'entrer à l'assemblée.

Le scrutin secret a lieu, s'il est demandé par des actionnaires possédant le vingtième du capital social ; il est obligatoire pour tous les cas de nomination et de révocation.

En cas de nomination, si la majorité n'est pas obtenue au premier tour de scrutin, il sera fait un ballottage entre les deux candidats qui ont obtenu le plus de voix, et, en cas d'égalité de suffrages, le plus âgé sera élu.

Le scrutin secret aura lieu au moyen de bulletins de 1, 10 et 100 voix, qui seront remis aux actionnaires à concurrence du nombre de voix auquel chacun des membres a droit, conformément à l'article 29 ci-dessus.

ART. 33. — Les procès-verbaux des assemblées générales sont signés par les membres du bureau.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux sont signés par le président ou le vice-président ou, à leur défaut, par un membre du Conseil d'administration.

TITRE V.

INVENTAIRES ET BILANS. — RÉPARTITION ET RÉSERVE.

ART. 34. — L'année sociale commence le 1^{er} juillet et finit le 30 juin. Le premier exercice prendra fin le 30 juin 1890.

ART. 35. — Chaque année, le 30 juin, les écritures de la Compagnie sont arrêtées, et l'administration dresse le bilan et le compte de profits et pertes, conformément à la loi.

Elle remet les pièces, avec un rapport sur les opérations de la Société, un mois au moins avant l'assemblée générale annuelle, aux commissaires qui doivent faire un rapport contenant leurs propositions.

ART. 36. — Le Conseil d'administration et les commissaires ont la liberté la plus absolue pour l'appréciation des créances et autres valeurs constituant l'actif de la Société. Ils établissent ces évaluations de la manière qu'ils jugent utile pour assurer la stabilité et l'avenir de la Société.

ART. 37. — L'excédent favorable du bilan, déduction faite des charges sociales et des frais généraux, constitue le bénéfice net de la Société.

Sur ce bénéfice net, il est prélevé :

1° Cinq pour cent pour la constitution d'un fonds de réserve. Ce prélèvement deviendra facultatif lorsque ladite réserve aura atteint dix pour cent du capital ;

2° La somme nécessaire pour attribuer un dividende de trois et demi pour cent l'an sur le capital versé des actions de capital et des actions ordinaires ;

3° La somme nécessaire pour attribuer un deuxième dividende de trois et demi pour cent sur la somme versée des actions ordinaires ;

4° La somme nécessaire pour amortir en 99 ans, à partir de l'année qui suivra la mise en exploitation de la ligne, les actions de capital à cinq cents francs et les actions ordinaires à mille francs.

L'amortissement se fera par voie de tirage au sort, conformément au tableau annexé aux présents statuts.

Les actions ordinaires remboursées seront converties en actions de jouissance donnant droit aux avantages stipulés aux articles 40 et 45 des présents statuts.

ART. 38. — Dans le cas où le bénéfice net d'une année ne serait pas suffisant pour assurer les prélèvements stipulés à l'article 37 précédent, les sommes manquantes seront prélevées avec les intérêts composés, respectifs de 3 %, et de 7 % sur les bénéfices des exercices suivants, après dotation de la réserve et après l'attribution des trois et demi pour cent prévus à l'article 37, *sub* n° 2. Ces prélèvements seront affectés dans l'ordre suivant :

1° A compléter l'attribution de 3 %, $\frac{1}{2}$ % l'an sur le capital versé des actions de capital et des actions ordinaires ;

2° A compléter l'attribution du deuxième dividende de 3 %, $\frac{1}{2}$ % sur la somme versée des actions ordinaires ;

3° A compléter les sommes nécessaires pour l'amortissement, de façon à ce que les actions de capital et les actions ordinaires aient touché les dividendes stipulés et aient été amorties conformément au tableau, avant qu'il soit fait toute autre répartition de bénéfices en vertu de l'article 40 ci-après.

ART. 39. — Les bénéfices provenant de la réalisation des concessions de terrains seront appliqués au remboursement d'obligations ou, à défaut, à un amortissement supplémentaire des actions de capital et des actions ordinaires. Cet amortissement se fera également par voie de tirage au sort, et dans la proportion fixée par le tableau d'amortissement.

ART. 40. — L'excédent du bénéfice net, après les prélèvements stipulés aux articles 37 et 38, sera réparti comme suit :

1° Cinquante pour cent aux actions ordinaires non remboursées et aux actions de jouissance remplaçant les actions ordinaires remboursées ;

2° Dix pour cent au Conseil d'administration ;

3° Quarante pour cent aux 4,800 parts de fondateur.

ART. 41. — Tous les dividendes non touchés dans les cinq ans de leur exigibilité sont prescrits et restent acquis à la Société. Ils sont versés au fonds de réserve.

ART. 42. — Pendant la période de construction du chemin de fer, il sera payé sur les sommes versées un intérêt de trois et demi pour cent sur les actions de capital et de sept pour cent sur les actions ordinaires à charge du compte de premier établissement.

ART. 43. — La répartition des bénéfices, telle qu'elle résulte des articles ci-dessus, ne pourra jamais être altérée, ni directement, ni indirectement par voie de modification aux statuts ou autrement.

TITRE VI.

DISSOLUTION. — LIQUIDATION. — PROROGATION.

ART. 44. — A l'expiration du terme de la Société ou en cas de dissolution anticipée, l'assemblée générale a les pouvoirs les plus étendus pour choisir les liquidateurs et pour déterminer leurs pouvoirs.

ART. 45. — En cas de liquidation, après le paiement des dettes et charges sociales, si l'amortissement des actions de capital et des actions ordinaires ou si les intérêts stipulés de trois et demi pour cent sur les actions de capital et de sept pour cent sur les actions ordinaires laissent un arriéré, l'amortissement sera complété en premier lieu à concurrence des sommes versées; l'arriéré d'intérêts sera ensuite comblé dans l'ordre prévu à l'article 38 et, enfin, il sera prélevé la somme nécessaire pour compléter, jusqu'à concurrence de 1,000 francs, l'amortissement des actions ordinaires encore en circulation.

Le surplus de l'actif sera réparti, dans les proportions indiquées à l'article 40, entre les actions de jouissance, les parts de fondateur et le Conseil d'administration en exercice au moment de la dissolution.

Ce mode de répartition ne pourra être changé par voie de modification aux statuts ou autrement.

ART. 46. — En cas de prorogation, les règles établies par les présents statuts, quant à la répartition des bénéfices et de l'avoir social en liquidation, seront intégralement maintenues.

TITRE VII.

DOMICILE DES ACTIONNAIRES.

ART. 47. — Tout actionnaire, administrateur ou commissaire non domicilié en Belgique, sera tenu d'y élire domicile pour tout ce qui se rattache à l'exécution du présent acte.

A défaut d'élection de domicile, celui-ci sera censé élu de plein droit au siège social.

TITRE VIII.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

ART. 48. — Conformément à l'article 55 de la loi du 18 mai 1873 et à l'article 22 des présents statuts, le nombre des commissaires est fixé pour la première fois à cinq et sont nommés pour la première fois à ces fonctions : M. Émile Delcommune, propriétaire, à Bruxelles, rue d'Arlon, n° 48; M. Alfred Geelhand, conseiller provincial, à Schooten (province d'Anvers); M. le baron Constant Goffinet, secrétaire de légation, administrateur de la liste civile, à Bruxelles, rue de la Science, n° 3; M. Michel Murlon, administrateur de la Caisse générale de Reports et de Dépôts, à Bruxelles, rue Belliard, n° 107; M. Samson Wiener, avocat et conseiller provincial, à Saint-Josse-ten-Noode, avenue de l'Astronomie, n° 8.

ART. 49. — Une assemblée générale, qui se tiendra immédiatement après la constitution de la Société, fixera, pour la première fois, le nombre des

membres du Conseil d'administration, procédera à leur nomination, déterminera le traitement des administrateurs, ainsi que celui des membres du Comité permanent et des commissaires.

TITRE IX.

DÉCLARATION GÉNÉRALE.

ART. 50. — Les parties entendent se conformer entièrement à la loi du 18 mai 1873, modifiée par celle du 22 mai 1886, et, en conséquence, les dispositions de cette loi auxquelles il n'est pas dérogé par le présent acte, y sont réputées inscrites, et les clauses qui seraient contraires aux dispositions impératives de cette loi sont censées non écrites.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU CONGO.

Tableau d'amortissement de 20,000 actions de capital de 500 francs, productives d'un intérêt annuel à 3 1/2 % et amortissables au pair en 99 ans, et de 30,000 actions ordinaires de 500 francs, productives d'un intérêt annuel de 7 % et amortissables par 1,000 francs en 99 ans.

ANNÉES.	NOMBRE D'ACTIONS en circulation		SOMMES affectées à l'intérêt et à l'amortissement.	INTERÊTS	SOMMES restant disponibles pour l'amortissement.	NOMBRE D'ACTIONS à amortir.		SOMMES affectées à l'amortissement.	Reliquat des comptes d'amortissement.
	Capital.	Ordinaires.				Capital.	Ordinaires.		
1	20,000	50,000	1,449,000	1,400,000	40,000	24	36	48,000	1,000
2	19,976	29,964	1,450,000	1,598,320	51,680	24	56	48,000	3,680
3	19,952	29,928	1,452,080	1,596,640	56,040	28	42	56,000	40
4	19,924	29,886	1,449,040	1,594,680	54,360	26	59	52,000	2,360
5	19,898	29,847	1,451,560	1,592,860	58,500	28	42	56,000	2,500
6	19,870	29,805	1,451,500	1,590,900	60,600	50	45	60,000	600
7	19,840	29,760	1,449,600	1,588,800	60,800	50	45	60,000	800
8	19,810	29,715	1,440,800	1,586,700	63,100	50	45	60,000	3,100
9	19,780	29,670	1,452,100	1,584,600	67,500	52	48	64,000	3,500
10	19,748	29,622	1,452,500	1,582,560	70,140	54	51	68,000	2,140
11	19,714	29,571	1,451,140	1,579,980	71,160	54	51	68,000	3,160
12	19,680	29,520	1,452,160	1,577,600	74,360	56	54	72,000	2,560
13	19,644	29,466	1,451,560	1,575,080	76,480	58	57	76,000	480
14	19,606	29,409	1,449,480	1,572,420	77,060	58	57	76,000	1,060
15	19,568	29,352	1,450,060	1,569,760	80,300	40	60	80,000	500
16	19,528	29,292	1,449,500	1,566,960	82,540	40	60	80,000	2,540
17	19,488	29,232	1,451,540	1,564,160	87,180	42	63	84,000	3,180
18	19,446	29,169	1,452,180	1,561,220	90,960	44	66	88,000	2,060
19	19,402	29,103	1,451,960	1,558,140	95,820	46	69	92,000	1,820
20	19,356	29,034	1,450,820	1,554,920	95,900	46	69	92,000	5,900
21	19,310	28,965	1,452,900	1,551,700	101,200	50	75	100,000	1,200
22	19,260	28,890	1,450,200	1,548,200	102,000	50	75	100,000	2,000
23	19,210	28,815	1,451,000	1,544,700	106,500	52	78	104,000	2,300
24	19,158	28,737	1,451,500	1,541,060	110,240	54	81	108,000	2,240
25	19,104	28,656	1,451,240	1,537,280	113,960	56	84	112,000	1,960
26	19,048	28,572	1,450,960	1,533,360	117,600	58	87	116,000	1,600
27	18,990	28,485	1,450,000	1,529,500	121,300	60	90	120,000	1,300

ANNÉES.	NOMBRE D'ACTIONNAIRES en circulation.		SOMMES affectées à l'intérêt et à l'amortissement.	INTÉRÊTS.	SOMMES restant disponibles pour l'amortissement.	NOMBRE D'ACTIONNAIRES à amortir.		SOMMES affectées à l'amortissement.	Reliquat des comptes d'amortissement.
	Capital.	Ordinaires.				Capital.	Ordinaires.		
28	18,950	28,595	1,450,500	1,525,100	125,200	62	95	124,000	1,200
29	18,868	28,502	1,450,200	1,520,760	129,440	64	96	128,000	1,440
30	18,804	28,206	1,450,440	1,516,280	134,160	66	99	152,000	2,160
31	18,758	28,107	1,451,160	1,511,660	139,500	68	102	156,000	3,500
32	18,670	28,005	1,452,500	1,506,900	145,600	72	108	144,000	1,600
33	18,598	27,897	1,450,600	1,501,860	148,740	74	111	148,000	740
34	18,528	27,786	1,449,740	1,296,680	155,060	76	114	152,000	1,060
35	18,448	27,672	1,450,060	1,291,560	157,700	78	117	156,000	1,700
36	18,370	27,555	1,450,700	1,285,900	164,800	82	123	164,000	800
37	18,288	27,452	1,449,800	1,280,160	169,640	84	126	168,000	1,640
38	18,204	27,506	1,450,640	1,274,280	176,560	88	132	176,000	360
39	18,116	27,174	1,449,560	1,268,120	181,240	90	135	180,000	1,240
40	18,026	27,050	1,450,240	1,261,820	188,420	94	141	188,000	420
41	17,952	26,898	1,449,420	1,255,240	194,180	96	144	192,000	2,180
42	17,856	26,754	1,451,180	1,248,520	202,660	100	150	200,000	2,660
43	17,756	26,604	1,451,660	1,241,520	210,140	104	156	208,000	2,140
44	17,652	26,448	1,451,140	1,234,240	216,900	108	162	216,000	900
45	17,524	26,286	1,449,900	1,226,680	225,220	110	165	220,000	3,220
46	17,414	26,121	1,452,220	1,218,980	233,240	116	174	252,000	1,240
47	17,298	25,947	1,450,240	1,210,860	239,580	118	177	256,000	3,580
48	17,180	25,770	1,452,580	1,202,600	249,780	124	186	248,000	1,780
49	17,050	25,584	1,450,780	1,195,920	256,860	128	192	256,000	860
50	16,928	25,592	1,449,860	1,184,960	264,900	132	198	264,000	900
51	16,796	25,194	1,449,900	1,175,720	274,180	136	204	272,000	2,180
52	16,660	24,990	1,451,180	1,166,200	284,980	142	215	284,000	980
53	16,518	24,777	1,449,980	1,156,260	295,720	146	219	292,000	1,720
54	16,372	24,558	1,450,720	1,146,040	304,680	152	228	304,000	680
55	16,220	24,550	1,449,600	1,135,400	314,280	156	234	312,000	2,280
56	16,064	24,096	1,451,280	1,124,480	326,800	162	245	324,000	2,800
57	15,902	23,855	1,451,800	1,115,140	338,660	168	252	336,000	2,660
58	15,754	23,601	1,451,660	1,101,580	350,280	174	261	348,000	2,280
59	15,560	23,540	1,451,280	1,089,200	362,080	180	270	360,000	2,080
60	15,580	23,070	1,451,080	1,076,600	374,480	186	279	372,000	2,480
61	15,194	22,791	1,451,480	1,065,500	387,900	192	288	384,000	3,900
62	15,002	22,503	1,452,000	1,050,140	402,760	200	300	400,000	2,760
63	14,802	22,203	1,451,760	1,030,140	415,020	206	309	412,000	3,020

ANNÉES.	NOMBRE D'ACTIONNAIRES en circulation.		SOMMES affectées à l'intérêt et à l'amortissement.	INTÉRÊTS.	SOMMES restant disponibles pour l'amortissement.	NOMBRE D'ACTIONNAIRES à amortir.		SOMMES affectées à l'amortissement.	Reliquat des comptes d'amortissement.
	Capital.	Ordinaires.				Capital	Ordinaires.		
04	14,596	21,894	1,452,620	1,021,720	450,900	214	521	428,000	2,000
05	14,582	21,575	1,451,000	1,006,740	445,160	222	555	444,000	1,100
06	14,160	21,240	1,450,160	991,200	458,960	238	542	456,000	2,900
07	15,952	20,898	1,451,060	975,240	476,720	258	547	476,000	720
08	15,694	20,541	1,449,720	958,580	491,140	244	566	488,000	3,140
09	15,450	20,175	1,452,140	941,500	510,640	254	581	508,000	2,640
70	15,190	19,794	1,451,640	923,720	527,920	262	595	524,000	3,920
71	12,954	19,401	1,452,920	905,580	547,540	272	408	544,000	3,540
72	12,662	18,995	1,452,540	886,540	566,200	282	425	564,000	2,200
73	12,380	18,570	1,451,200	866,600	584,000	292	458	584,000	600
74	12,088	18,152	1,449,600	846,160	603,440	300	450	600,000	3,440
75	11,788	17,682	1,452,440	825,160	627,280	312	468	624,000	3,280
76	11,470	17,214	1,452,280	805,320	648,060	324	486	648,000	900
77	11,152	16,728	1,449,960	780,040	669,520	334	501	668,000	1,320
78	10,818	16,227	1,450,320	757,200	693,000	346	519	692,000	1,000
79	10,472	15,708	1,450,060	733,040	717,020	358	537	716,000	1,020
80	10,114	15,171	1,450,020	707,980	742,040	370	555	740,000	2,040
81	9,744	14,616	1,451,040	682,080	768,960	384	576	768,000	960
82	9,560	14,040	1,450,960	655,200	794,760	396	594	792,000	2,760
83	8,964	13,416	1,451,760	627,480	824,280	412	618	824,000	280
84	8,552	12,828	1,449,280	598,640	850,640	424	656	848,000	2,640
85	8,128	12,192	1,451,640	568,960	882,680	440	660	880,000	2,680
86	7,688	11,552	1,451,680	538,160	913,520	456	684	912,000	1,520
87	7,252	10,848	1,450,520	506,240	944,280	472	708	944,000	280
88	6,760	10,140	1,449,280	475,200	976,080	488	752	976,000	80
89	6,272	9,408	1,449,080	459,040	1,010,040	504	756	1,008,000	2,040
90	5,768	8,652	1,451,040	405,760	1,047,280	522	785	1,044,000	3,280
91	5,246	7,869	1,452,280	367,220	1,085,060	542	813	1,084,000	1,060
92	4,704	7,056	1,450,060	329,280	1,120,780	560	840	1,120,000	780
93	4,144	6,216	1,449,780	290,980	1,159,700	578	807	1,156,000	3,700
94	3,566	5,549	1,452,700	249,620	1,203,080	600	900	1,200,000	3,080
95	2,966	4,449	1,452,080	207,620	1,244,460	622	955	1,244,000	460
96	2,544	3,516	1,449,400	164,080	1,285,380	642	965	1,284,000	1,580
97	1,702	2,553	1,450,580	119,140	1,331,240	664	996	1,328,000	3,240
98	1,058	1,557	1,452,240	72,060	1,379,580	688	1,032	1,370,000	3,850
99	350	525	728,080	24,500	703,580	350	525		

ANNEXE II.

Compagnie du chemin de fer du Congo.

SOCIÉTÉ ANONYME.

CONVENTION

Entre les soussignés,

D'une part, MM. Hubert Van Neuss, administrateur du Département des Finances, Edmond Van Eetvelde, administrateur général du Département des Affaires étrangères et de la Justice, et le capitaine Camille Coquilhat, faisant fonctions d'administrateur général du Département de l'Intérieur,

Agissant au nom de l'État Indépendant du Congo et spécialement autorisés aux fins des présentes par un décret de Sa Majesté le Roi, souverain de cet État, en date du 26 juillet dernier,

Et d'autre part, MM. Jules Urban, vice-président, Albert Thys, directeur général, Jean Cousin, Eugène De Decker et Georges de Laveleye, administrateurs, tous formant le Comité permanent du Conseil d'administration de la Société anonyme belge « Compagnie du Chemin de fer du Congo »,

Agissant au nom de cette Compagnie en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés dans la séance du Conseil d'administration du 31 juillet dernier,

Il a été convenu ce qui suit :

Objet de la concession.

ARTICLE PREMIER. — La Compagnie du Chemin de fer du Congo s'engage, aux clauses et conditions ci-après, à construire, entretenir et exploiter, à ses frais, risques et périls, un chemin de fer de jonction entre Matadi et le Stanley-Pool, qui devra rester entièrement sur le territoire de l'État Indépendant du Congo.

La concession de ce chemin de fer est accordée à ladite Compagnie pour un terme de quatre-vingt-dix-neuf (99) ans, à compter du jour de la mise en exploitation de la ligne sur toute son étendue.

A dater de l'expiration de la concession, l'État sera subrogé à tous les droits du concessionnaire et entrera immédiatement en possession du chemin de fer et de tout son matériel.

Concessions de terres.

ART. 2. — L'État accorde à la Compagnie concessionnaire les avantages suivants :

A. L'usage de tous les terrains nécessaires pour l'établissement de la voie et de ses dépendances, y compris les quais d'embarquement et de débarquement aux deux points terminus du chemin de fer; ces terrains seront au besoin expropriés par l'État et à son compte, pour être remis sans frais à la Compagnie;

B. L'entière propriété, sauf les réserves indiquées à l'article 3, de toutes les terres dont la Compagnie voudra prendre possession au fur et à mesure de la construction de la ligne, dans une zone de 200 mètres de profondeur de chaque côté de la voie ferrée;

C. L'entière propriété de 1,500 hectares de terre pour chaque kilomètre de voie ferrée construit et livré à l'exploitation. Ces terres pourront être choisies par la Compagnie, en un ou plusieurs blocs, dans n'importe quelle partie du territoire de l'État, sous les réserves indiquées à l'article 3. Au cours de la construction la Compagnie pourra faire ce choix, entrer en possession provisoire des terres choisies et les exploiter au mieux de ses intérêts; elle entrera en possession définitive à mesure de la mise en exploitation des diverses sections de la ligne. Elle devra avoir choisi toutes les terres qui lui sont concédées dans les cinq ans qui suivront l'achèvement total du chemin de fer.

Les terres qui seront affectées à l'installation de la ligne ferrée et de ses dépendances seront exemptes, pendant toute la durée de la concession, de toute taxe ou impôt foncier. Les autres terres cédées à la Compagnie seront à tous égards placées sous le même régime et soumises aux mêmes dispositions légales que les terres appartenant à des particuliers et à des compagnies.

ART. 3. — Il est entendu que les terres mentionnées aux litt. *B* et *C* de l'article 2 devront être prises parmi les terres vacantes appartenant à l'État et non occupées par les indigènes, et que les droits de location ou autres qui existeront au moment où la Compagnie fera son choix devront être respectés.

Le Gouvernement pourra exiger que le long du Congo et de ses affluents navigables, chaque bloc de terrain choisi par la Compagnie n'ait pas plus de 2,000 mètres de rive et reste séparé d'un autre bloc concédé à la Compagnie par une longueur de rive de 2,000 mètres.

Le Gouvernement se réserve d'ailleurs les emplacements qu'il jugera nécessaires pour les besoins de l'administration, de même que ceux qu'il jugerait devoir être affectés immédiatement ou par la suite à des travaux d'utilité publique autres que ceux du chemin de fer et de ses dépendances. Il indiquera ces terres au moment où la Compagnie fera son choix.

Construction de la ligne.

ART. 4. — Le chemin de fer, avec ses travaux d'art et ses dépendances, devra être construit conformément aux plans que la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie a présentés au Gouvernement.

ART. 5. — Toutefois, au cours des travaux de construction, la Compagnie du Chemin de fer pourra apporter aux plans susdits les modifications qui seraient reconnues utiles, à la condition qu'elles ne modifient pas la direction générale de la ligne et que, dans aucun cas, ces changements n'aient pour conséquence de diminuer la valeur de la ligne au point de vue de la solidité et des exigences d'une bonne exploitation.

Les changements apportés au tracé et aux plans devront immédiatement être portés à la connaissance du Gouvernement.

Si lesdites modifications exigeaient des expropriations de terrains, ces expropriations seraient à la charge de la Compagnie.

ART. 6. — Les matériaux à employer pour la construction de la ligne et de ses dépendances sont laissés au libre choix de la Compagnie, mais la construction devra être convenable et solide, de manière à permettre une exploitation régulière, dans des conditions de sécurité satisfaisantes, et de manière à éviter autant que possible des réparations ultérieures pouvant entraîner une interruption dans le service.

Voie, écartement des rails.

ART. 7. — L'écartement des rails sera de 75 centimètres.

La ligne pourra être à simple voie, sauf aux endroits où la double voie serait nécessaire pour le croisement des trains ou pour d'autres raisons.

ART. 8. — Il sera loisible, en tout temps, à la Compagnie, après la construction de la ligne, de modifier celle-ci et de généraliser l'établissement d'une double voie.

Si ces améliorations exigeaient des changements importants au tracé primitivement exécuté, les changements de tracé devraient être soumis à l'approbation préalable du Gouvernement.

Les frais éventuels d'expropriation de terrains seront supportés par la Compagnie.

Clôtures, routes et passages.

ART. 9. — La Compagnie pourra, aux endroits où elle le jugera convenable, établir des clôtures le long de la voie ferrée et autour des dépendances de la ligne.

Mais elle devra laisser libre passage, sur la voie ferrée et sur les terrains contigus à elle appartenant, pour les routes ou chemins existants ou à créer dans l'avenir conformément à des dispositions légales.

Indemnités et frais à charge de la Compagnie.

ART. 10. — Toutes les indemnités et tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, l'exploitation et l'entretien du chemin de fer et de ses dépendances seront exclusivement à la charge de la Compagnie, à la seule exception de ce qui est stipulé à l'article 2, quant à la concession des terrains nécessaires pour l'établissement de la ligne et de ses dépendances.

Délai d'achèvement.

ART. 11. — La ligne devra être entièrement terminée et livrée à l'exploitation au plus tard le 31 décembre 1894, à moins de circonstances de force majeure dont la Compagnie aurait à justifier.

Il est d'ailleurs loisible à la Compagnie de mettre en exploitation les diverses sections de la ligne, au fur et à mesure de leur achèvement, mais l'État pourra interdire la mise en exploitation d'une section quelconque de la ligne si la construction n'a pas eu lieu conformément au présent cahier des charges.

Matériel d'exploitation.

ART. 12. — La Compagnie adoptera, pour son matériel d'exploitation, des types répondant aux exigences du trafic ; ce matériel devra être solide, entretenu avec soin et présenter toutes les garanties désirables au point de vue de la sécurité des voyageurs et des transports.

Il y aura au moins deux classes de voitures à voyageurs.

Haltes intermédiaires.

ART. 13. — Pendant toute la durée de la concession, le Gouvernement aura le droit de désigner les endroits où devront être établies des haltes ou des stations, sans que cependant la Compagnie puisse être obligée, pendant les vingt-cinq premières années d'exploitation, d'avoir plus de quatre stations intermédiaires entre Matadi et le Stanley-Pool.

Bureaux des postes.

ART. 14. — La Compagnie fournira gratuitement, dans les stations que désignera le Gouvernement, un local pour le service des postes, ainsi qu'un local pour le service des hommes de police dont la présence pourrait être nécessaire dans l'intérêt de la sécurité de la ligne.

Nombre de trains.

ART. 15. — La Compagnie organisera, pendant toute la durée de son exploitation, entre Matadi et le Stanley-Pool et *vice versa*, un nombre de trains suffisant pour l'expédition régulière des voyageurs et des marchandises.

En cas d'encombrement, la Compagnie sera tenue d'effectuer les transports pour service public avant tous autres.

Le nombre minimum des trains pour voyageurs et marchandises, sera, pendant les deux premières années d'exploitation, d'un par semaine dans chaque sens; à partir de la troisième année, il y aura au moins deux trains par semaine dans chaque sens, si le Gouvernement en reconnaît la nécessité.

La Compagnie devra, à la demande du Gouverneur général ou de son délégué, organiser entre Matadi et le Stanley-Pool des convois extraordinaires spéciaux pour effectuer les transports qui devront être faits d'urgence dans l'intérêt de l'État. Les voyageurs et les marchandises qui seront transportés par ces trains spéciaux seront soumis aux tarifs ordinaires payés par l'État; le Gouvernement payera en outre pour chaque train spécial une indemnité supplémentaire de 1,000 francs. En aucun cas, cette indemnité fixe et le produit des taxes ne pourront être inférieurs à 2,000 francs.

Vitesse des trains.

ART. 16. — Le service sera réglé de manière à ce que le trajet entre Matadi et le Stanley-Pool, y compris les arrêts aux stations intermédiaires, s'effectue au maximum en 48 heures.

Interruption de service.

ART. 17. — Les réparations, renouvellements ou reconstructions à faire à la voie devront être exécutés, autant que possible, de manière à n'entraîner aucune interruption dans le service.

ART. 18. — Si, pour des raisons de force majeure, le service doit être interrompu momentanément sur une partie de la ligne, la Compagnie se chargera d'assurer le service des transports par tout autre moyen, aussi rapide que possible, et elle ne pourra exiger de ce chef aucune rémunération supplémentaire, à moins que le Gouverneur général n'y donne son assentiment.

Tarifs.

ART. 19. — La Compagnie arrêtera les tarifs réglant le prix de transport des voyageurs, des marchandises et des bagages, sans que ces prix puissent excéder les taux fixés à l'annexe (p. 42) et sans que les tarifs puissent établir entre des transports de nature identique effectués dans une même direction, sur un même parcours et dans les mêmes conditions de célérité, des distinctions qui n'auraient pas été approuvées au préalable par le Gouvernement.

ART. 20. — Outre le prix du transport, la Compagnie pourra percevoir, sur les marchandises et les bagages, des frais accessoires pour le chargement, le déchargement, ou les autres opérations effectuées par ses soins, mais le tarif de ces frais accessoires, qui ne seront dans aucun cas perçus que pour rémunérer des services réellement rendus, ne pourra être mis en vigueur

qu'après avoir été approuvé par le Gouverneur général, qui pourra tous les ans en provoquer la revision.

ART. 21 — La Compagnie pourra, en tout temps, abaisser ses tarifs.

Jusqu'au moment où les tarifs perçus représenteront une moyenne de 25 centimes par tonne kilométrique, le Gouvernement pourra exiger une réduction de 5 % des tarifs de transports chaque fois que la recette nette annuelle de la ligne aura dépassé 8,000 francs par kilomètre, pendant trois années consécutives.

ART. 22. — Les tarifs, une fois réduits, ne pourront plus être relevés sans l'assentiment préalable du Gouvernement; toutefois le Gouvernement devra autoriser le relèvement des tarifs si les réductions faites ou consenties par la Compagnie, en vertu de l'article précédent, ont eu pour conséquence d'amener une réduction de dix pour cent sur les recettes nettes antérieures et cela pendant deux années consécutives.

ART. 23 — Les tarifs devront, au moins un mois avant d'être mis en vigueur, être affichés dans toutes les gares de l'État; ils devront également être notifiés, un mois à l'avance, au Gouverneur général et être portés dans le plus bref délai possible à la connaissance du Gouvernement central. Il ne pourra être dérogé à ces prescriptions que dans des circonstances exceptionnelles dont il sera rendu compte dans la huitaine au Gouverneur général.

Règlements d'exploitation.

ART. 24. — La Compagnie pourra, dans les règlements d'exploitation, déterminer les conditions auxquelles elle se chargera du transport des voyageurs et des marchandises, des chargements et des déchargements, et de toutes autres opérations accessoires.

Les règlements ne pourront être mis en vigueur qu'après approbation par le Gouverneur général. Le Gouvernement pourra en provoquer la revision tous les cinq ans.

Application uniforme des tarifs et règlements.

ART. 25. — A moins d'autorisation contraire du Gouvernement, la Compagnie sera tenue de transporter, aux prix des tarifs qui auront été publiés et aux conditions fixées dans les règlements, tous les voyageurs et toutes les marchandises non exclues du transport en vertu de dispositions légales, sans pouvoir accorder des faveurs à des particuliers ni à des sociétés quelconques.

Elle pourra toutefois faire des conventions temporaires avec des expéditeurs, à l'effet de transporter certaines marchandises ou certains groupes de voyageurs à prix réduits; mais ces conventions devront être notifiées sans retard au Gouverneur général et, aussi longtemps qu'elles subsisteront, le Gouvernement pourra exiger qu'elles soient appliquées à tous autres expéditeurs qui transporteraient des marchandises de même nature, dans les mêmes conditions et sur le même parcours.

Surveillance de l'État.

ART. 26. — Le Gouvernement général pourra commettre un ou deux fonctionnaires de l'État, à l'effet de constater en tout temps l'état de la route, de ses dépendances et de son matériel d'exploitation et la marche de l'exploitation. Les agents de la Compagnie seront tenus de leur donner libre accès dans les stations et haltes et sur la ligne ferrée.

Transports pour compte de l'État.

ART. 27. — La Compagnie transportera gratuitement par ses trains ordinaires les agents de l'État qui auront été commissionnés comme il est dit à l'article 26, ou qui auront à intervenir d'une manière quelconque dans le service du chemin de fer, dans la délimitation et le mesurage des terres concédées conformément à l'article 2 ou dans d'autres affaires relatives à la Compagnie.

Télégraphes.

ART. 28. — La Compagnie pourra, si elle le juge utile, établir une ligne télégraphique ou téléphonique le long de la voie ferrée pour les besoins du service.

Elle sera tenue, dans ce cas, de transmettre les dépêches officielles moyennant une indemnité qui ne dépassera pas le montant de la dépense d'après le coût réel du service télégraphique.

L'État pourra également se servir des poteaux de la Compagnie pour établir un fil spécial relié à des appareils spéciaux, télégraphiques ou téléphoniques, desservis par les agents de l'État, à la seule condition que l'État indemnise la Compagnie des frais supplémentaires que ces installations nouvelles lui occasionneraient.

Disposition du chemin de fer en cas d'événements extraordinaires.

ART. 29. — En cas de guerre ou s'il se présente des circonstances extraordinaires compromettant l'ordre public, le Gouverneur général pourra exiger soit une interruption totale ou partielle du service, soit l'usage total ou partiel de la voie et du matériel dans l'intérêt de l'État, moyennant une indemnité qui ne dépassera pas le dommage qui en sera résulté pour la Compagnie.

Rachat.

ART. 30. — A toute époque, l'État aura le droit de racheter la concession.

Pour régler le prix d'achat, on fera le relevé des produits nets et annuels obtenus par la Société concessionnaire pendant les sept dernières années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années; le produit moyen des cinq années restantes ou le produit net de la dernière des sept années prises pour base, s'il est

supérieur à ce produit moyen, sera le montant des annuités dues à la Compagnie pendant le nombre d'années restant à courir jusqu'à l'expiration de la concession; les annuités seront capitalisées au taux de 3 1/2 % et le capital sera payé à la Compagnie avant la prise de possession du chemin de fer.

ART. 31. — Si le rachat a lieu avant vingt-cinq ans d'exploitation, la somme à payer à la Compagnie sera au minimum le capital dépensé pour la construction et l'outillage de la ligne, augmenté de 30 % de prime.

ART. 32. — Le Gouvernement donnera éventuellement, un an d'avance, connaissance à la Compagnie de son intention de racheter la ligne.

Dans les cas de rachat prévus aux articles 30 et 31 ci-dessus, le matériel d'exploitation sera repris à dire d'experts. Le paiement des capitaux sera fait en Belgique en monnaie ayant cours légal. Les concessions de terres restent acquises à la Compagnie.

Construction éventuelle d'autres lignes ferrées.

ART. 33. — Pendant les vingt-cinq premières années d'exploitation de la ligne actuellement concédée à la Compagnie, le Gouvernement du Congo s'engage à ne pas construire de voie ferrée et à n'accorder aucune concession de voie ferrée aboutissant à la mer ou au fleuve et servant à relier en tout ou en partie le Bas-Congo au Haut-Congo.

La Compagnie devra, pendant toute la durée de son exploitation, permettre que des lignes affluentes dont l'État décréterait ou autoriserait la construction, se raccordent à la ligne actuellement concédée ou traversent ses voies. La Compagnie ne pourra cependant être astreinte de ce chef à aucune dépense qui ne serait pas nécessitée par les besoins de sa propre exploitation, et elle pourra exiger des constructeurs ou exploitants des lignes nouvelles une équitable indemnité, tant pour les travaux supplémentaires qu'elle devrait exécuter afin de permettre la construction ou l'exploitation de ces lignes, que pour l'usage des petites parties de sa voie ou de ses installations qui deviendraient communes avec d'autres exploitants.

Agents de la Compagnie à commissionner comme officiers de police judiciaire.

ART. 34. — L'État se réserve de conférer à des agents de la Compagnie les fonctions d'officier de police judiciaire pour la recherche et la constatation des infractions commises sur la ligne ferrée ou à ses abords. La Compagnie obligera ses agents à accepter lesdites fonctions sans que l'État leur doive de ce chef aucune rémunération.

Pénalités.

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 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'achever et 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.

ART. 36. — Si la Compagnie n'entretenait pas convenablement la ligne, avec ses dépendances si elle cessait de l'exploiter régulièrement, ou n'y employait pas un matériel d'exploitation suffisant et convenable, conformément au présent cahier des charges, l'État aurait le droit d'y pourvoir d'office pour compte et aux risques et périls de la Compagnie.

En cas d'interruption du service non justifiée par des cas de force majeure, la Compagnie encourrait une amende de 1,000 francs par semaine. Si cette interruption, non justifiée par des cas de force majeure, se prolongeait pendant plus de six semaines, l'État pourrait prononcer la déchéance de la Compagnie en reprenant à dire d'experts la ligne, ses dépendances et le matériel d'exploitation.

ART. 37. — Si la Compagnie exigeait le paiement des prix de transport ou des frais accessoires d'après un tarif ou un taux autres que ceux pouvant être légalement appliqués, elle encourrait une amende égale aux sommes ainsi illégalement perçues, sans préjudice de tous dommages-intérêts envers l'État ou envers des tiers.

Statuts de la Compagnie et transfert éventuel de la concession.

ART. 38. — La Compagnie concessionnaire ne pourra, sous peine d'annulation de sa concession et des droits et avantages qui en résultent, ni modifier ses statuts, ni se fusionner avec une autre société, ni transférer en tout ou en partie la concession qui fait l'objet de la présente convention, sans l'assentiment préalable du Gouvernement.

Il est bien entendu toutefois qu'elle disposera librement, d'après les règles du droit commun, des terres qui lui sont concédées par les *litt. B. et C.* de l'article 2 et ce à partir du jour où elle en sera légalement propriétaire.

Ainsi fait en double expédition, au siège du Gouvernement de l'État Indépendant du Congo, à Bruxelles, le neuf novembre mil huit cent quatre-vingt-neuf.

(Suivent les signatures.)

**TARIFS APPLICABLES AUX VOYAGEURS, BAGAGES ET MARCHANDISES
TRANSPORTÉS DE MATADI A NDOLO ET VICE VERSA.**

Voyageurs, à la montée et à la descente :

1 ^{re} classe.	fr. 500
2 ^e —	50

Les soldats et travailleurs noirs, au service d'un même maître, et voyageant par groupe d'au moins trente hommes, jouiront d'une réduction de 50 p. c.

Bagages. — Tout voyageur du 1^{re} classe jouit d'une franchise de bagages de 100 kilogrammes; tout voyageur de 2^e classe jouit d'une franchise de bagages de 20 kilogrammes. Les excédents de bagages payent 1 franc au kilogramme.

Marchandises :

A la montée, pour toutes marchandises	fr. 100 les 100 kil.
A la descente : Amandes de palme	10 —
Arachides	10 —
Bois de construction	10 —
Café.	28 —
Caoutchouc	43 —
Gommes copales blanches	18 —
— — rouges	32 —
Huile de palme	12 —
Ivoire	100 —
Orseille	17 —
Sésame	10 —
Tabac	27 —

Les marchandises non dénommées seront taxées par 100 kilogrammes au prix de fr. 7-50, augmenté de 10 p. c. de la valeur de la marchandise en Europe.

ANNEXE. III.

RAPPORT DE M. HUBERT, INGÉNIEUR EN CHEF-DIRECTEUR
D'ADMINISTRATION AUX CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Sommaire.

	Pages
I. Degré d'avancement du chemin de fer. — Délai probable d'achèvement	44
II. Armement de la ligne.	45
III. Coût réel de la section achevée comparé à l'estimation primitive.	45
IV. Coût kilométrique probable.	48
V. Point où l'exploitation du chemin de fer commencera à être fructueuse	50
VI. Annexes a à w	51 à 64

I.

☞ *Degré d'avancement du chemin de fer. — Délai probable d'achèvement.*

Les travaux de construction du chemin de fer du Congo ont été commencés réellement vers le milieu de l'année 1890.

La première section, de Matadi à Kenge, soit 40 kilomètres, fut livrée à l'exploitation en décembre 1893, soit après trois ans et demi.

A la fin du mois de mars 1894, la voie était complètement terminée jusqu'au kilomètre 51, et la plate-forme était prête à recevoir le rail jusqu'au kilomètre 61.

A la fin du mois de mai, la voie sera posée jusqu'au kilomètre 61, la plate-forme établie jusqu'au kilomètre 72, et les terrassements poussés au delà en avancement.

Il est donc probable qu'à la fin du mois de juin, la voie sera terminée jusqu'au kilomètre 70.

Les travaux, dans le début, ont avancé lentement; ils ont pris une allure plus rapide à mesure qu'on s'éloignait de l'origine de la ligne. Le diagramme formant l'annexe *a* montre clairement cette progression.

Les études définitives sont faites jusqu'au kilomètre 214, ainsi que les profils en long et en travers; mais l'Administration, à Bruxelles, n'a reçu la copie des plans que jusqu'au kilomètre 149.

La longueur de la ligne résultant du tracé primitif devait être de 435 kilomètres; l'introduction de quelques variantes a diminué ce chiffre de telle manière que le kilomètre 214, dont il est question ci-dessus, correspond au kilomètre 260 de l'ancien tracé, soit un raccourcissement en ce point de 46 kilomètres. La longueur totale se trouve ainsi ramenée à 389 kilomètres.

Nous avons dit qu'à la fin de juin, 70 kilomètres seraient probablement construits; il resterait donc, à cette date, environ 320 kilomètres à construire, pour autant que la longueur de la ligne ne subisse plus de nouvelle modification.

Le délai endéans lequel la ligne sera complètement terminée dépend des difficultés plus ou moins grandes, plus ou moins nombreuses, que l'on est exposé à rencontrer.

Ces difficultés résultent non seulement de la nature et de la configuration du terrain, mais encore du recrutement du personnel blanc et noir, de sa répartition et de son entretien sur les chantiers, des transports, etc., en un mot, d'une manière générale, de l'organisation des services multiples qu'en-

traîne une œuvre semblable dans un pays où rien n'est préparé et qui est éloigné d'un mois de navigation de toute relation industrielle ou commerciale.

Dans la partie du tracé que nous avons eue sous les yeux, soit jusqu'au kilomètre 149, ces dernières difficultés sont seules à considérer, car celles qui proviennent du terrain sont peu importantes; la voie reste, en effet, sur les plateaux et n'en descend que pour traverser des vallées où coulent les affluents du Congo. Nous n'avons naturellement pu nous assurer qu'il en serait ainsi jusqu'à l'extrémité de la ligne; mais il est probable que les affirmations produites à la suite de l'étude du tracé sur les lieux sont conformes à la réalité. Dans le cas où cette hypothèse se vérifierait, l'examen du diagramme dont il est parlé ci-dessus montre que l'on peut espérer, dans l'avenir, livrer annuellement 50 à 60 kilomètres à l'exploitation.

Si l'on s'en tient, par prudence; au premier chiffre, il faudra encore un peu plus de six années pour achever le chemin de fer de Matadi à Stanley-Pool.

II.

Armement de la ligne.

L'armement actuel de la ligne se compose de 4 locomotives de 30 tonnes et de 8 de 14 tonnes, en ordre de marche, de 55 wagons de 10 tonnes et de 25 de 5 tonnes, ainsi que de 3 voitures à voyageurs.

L'armement prévu pour la ligne achevée est de 8 locomotives de 30 tonnes, de 12 de 14 tonnes, de 80 wagons de 10 tonnes et de 30 de 5 tonnes.

Il reste à acquérir 8 locomotives sur 20 prévues et 30 wagons sur 110. Le chemin de fer est donc armé des deux tiers environ de son matériel roulant.

III.

Coût réel de la section achevée comparé à l'estimation primitive.

Lorsque la construction arrivera au kilomètre 70, les ressources dont pourra encore disposer la Compagnie du Chemin de fer du Congo seront approximativement de 3,020,000 francs, se décomposant comme suit :

Fonds disponibles	fr.	1,300,000	»
Approvisionnements en magasin		1,720,000	»
		<hr/>	
TOTAL	fr.	3,020,000	»

Le capital versé étant de 25 millions, il aura été dépensé à cette époque 21,980,000 francs pour établir les installations de la tête de ligne qui comprennent la gare de Matadi, les remises, entrepôts, ateliers, magasins, pier, etc., etc., construire 70 kilomètres de ligne et armer la ligne entière des deux tiers environ du matériel roulant présumé nécessaire pour son exploitation.

Pour établir le coût réel de la construction de ces 70 kilomètres, il y a lieu de défalquer des 21,980,000 francs certaines dépenses qui ne s'y rapportent pas directement. Telles sont celles occasionnées par les frais d'études, de constitution de la Société, d'acquisition d'immeubles, etc., qui se chiffreront approximativement comme suit, au 30 juin prochain :

Frais d'études, de constitution et études en cours ⁽¹⁾	fr. 2,500,000 »
Immeubles et mobilier ⁽¹⁾	1,550,000 »
Intérêts intercalaires et intérêts des capitaux ⁽¹⁾	2,250,000 »
Perte sur steamers ⁽¹⁾ , etc.	600,000 »
Frais extraordinaires de recrutement sur les côtes de l'Afrique, en Chine, aux îles Barbades ⁽²⁾ , etc.	1,200,000 »
TOTAL	fr. 7,880,000 »

Il résulte de ces chiffres, que la construction des 70 premiers kilomètres de la ligne aura en réalité coûté 14,100,000 francs, soit un peu plus de 200,000 francs par kilomètre.

La lenteur avec laquelle les premiers kilomètres ont été construits, par suite des circonstances que l'on sait, est en grande partie la cause de l'élévation de cette moyenne. Les frais généraux très élevés pèsent en effet sur un nombre restreint de kilomètres; à mesure que la production augmente et s'approche de la normale, ils affectent moins le prix de revient de la construction. Ce résultat est déjà tangible dans les états de situation de l'année 1893.

Le devis général formant l'annexe n° 8 de la « brochure blanche » estimait que les 26 premiers kilomètres et les installations de Matadi seraient achevés à la fin de la première année et coûteraient 4,874,800 francs; que les 140 kilomètres suivants seraient terminés pendant la deuxième année et coûteraient 5,389,100 francs.

⁽¹⁾ Ces frais s'élevaient exactement au 30 juin 1893, date à laquelle les écritures ont été arrêtées pour la dernière fois, à :

Frais d'études et de constitution.	fr. 2,430,209 75
Immeubles et mobilier.	1,255,242 71
Intérêts intercalaires et intérêts des capitaux	2,228,133 60
Perte sur steamers, etc.	579,665 38

⁽²⁾ Le total des frais de recrutement, au 30 juin 1893, s'élevait à fr. 1,804,997 68. Dans les conditions normales, le recrutement coûte 5 à 4 1/2 livres sterling par homme, et il en avait été engagé 7,000 à cette époque.

On peut conclure de ces chiffres que, dans la pensée des auteurs du devis, les 70 premiers kilomètres devaient être exécutés en seize mois et coûter 6,568,500 francs.

En ajoutant à cette somme les intérêts intercalaires pendant la durée de la construction, soit huit mois à 5% l'an, elle devient 6,787,460 francs. Il aura été réellement dépensé 21,980,000 francs, soit 15,192,540 francs de plus que la prévision du devis général.

Ce chiffre doit toutefois subir une réduction à raison des variantes qui placent le 70^e kilomètre de la ligne au droit du kilomètre 75 du tracé primitif. C'est au prix prévu dans le devis pour atteindre ce kilomètre qu'il convient de comparer le coût réel de la section considérée.

Il est à remarquer en outre que, dans les sommes dépensées pour les 70 kilomètres, figurent les frais d'acquisition de près des deux tiers du matériel roulant, alors que, normalement, la section ne devrait en supporter qu'environ un cinquième.

Quoi qu'il en soit, on se trouve en présence de mécomptes très sérieux. Nous ne croyons pas devoir reproduire ici tout ce qui a été dit ou écrit à ce sujet dans les assemblées générales de la Compagnie, dans les rapports très complets et très sincères du Conseil et ailleurs.

Nous rappellerons seulement les sources principales de ces mécomptes, afin d'apprécier jusqu'à quel point il faut en craindre le retour dans l'avenir.

Dès le début de l'entreprise, le recrutement du personnel noir a été très difficile. Partout en Afrique où existe le protectorat des gouvernements européens, défense fut faite aux indigènes d'aller travailler au Congo. Il fallut donc chercher ailleurs, et on conçoit que, dans ces conditions, la qualité du personnel n'ait pas été ce qu'elle aurait dû être et que le rendement n'ait pas été celui qu'on espérait.

Les premiers kilomètres ont été établis dans la vallée du Mpozo, dans des conditions climatiques et sanitaires détestables; des hommes expiraient chaque jour sous les yeux de leurs compagnons; la désertion commença et bientôt il ne resta plus qu'un personnel réduit, malade, démoralisé, abattu, qui ne pouvait évidemment que produire fort peu, surtout dans cette première section où les difficultés étaient accumulées. Pour le conserver, il fallut naturellement augmenter les salaires.

Le coût des travaux a donc subi à la fois les conséquences de l'augmentation du prix de la main-d'œuvre et de la diminution du rendement.

Les travaux ne purent avancer que péniblement; on a signalé plus haut les conséquences de cette lenteur, au point de vue des charges financières et des frais généraux considérables qui ont pesé sur la construction des premiers kilomètres.

Enfin les prévisions ont été notablement dépassées en ce qui concerne l'effectif du personnel blanc. Il a dû successivement être augmenté dans de fortes proportions. Cette augmentation s'explique par la nécessité de renforcer la surveillance en raison même de la démoralisation et de la mauvaise qualité du personnel noir.

D'autre part, le blanc, sous la zone équatoriale, ne peut généralement rendre qu'une partie de l'effet utile dont il est capable dans les régions tem-

pérées ; cela était connu, mais on avait, ici aussi, compté sur un rendement meilleur.

Les conditions sanitaires se sont rapidement améliorées lorsque, après avoir traversé le Mpozo, les travailleurs s'élevèrent sur l'autre rive, gagnèrent les plateaux où ils se trouvent actuellement et qu'ils ne quitteront plus, si l'on en juge par les cotes de niveau et la carte de la région des chutes du Congo.

Le personnel noir employé à la date du 1^{er} mai 1894 s'élevait à 2,337 hommes (annexe b). Le nombre des malades au 10 mars 1894 était de 3 1/2 %, ce qui est un chiffre peu élevé. La proportion était de 5 1/2 % à la même époque de 1893, de 10 % à la même époque de 1892 et de 13 % à la même époque de 1891 ; elle a même été de 25 % à certain moment de cette dernière année. On peut juger par là combien la situation est meilleure aujourd'hui.

Les difficultés du recrutement du personnel noir ont diminué en raison de cette amélioration. Nous avons eu sous les yeux une protestation de Sénégalais adressée au Gouverneur qui leur avait interdit de retourner travailler au Congo ; cela semble prouver qu'ils savent n'avoir plus à craindre les calamités qui les avaient fait fuir autrefois.

L'annexe c montre comment s'est effectué le recrutement depuis le mois de juin 1893.

Au surplus, lorsque les travaux seront poussés au delà de Kimpessé (au kilomètre 160), on rencontrera une région très peuplée ; s'il était nécessaire de renforcer les brigades ou de remplacer des ouvriers qui quitteraient les travaux à l'expiration de leur engagement, on espère pouvoir employer des indigènes, recrutés dans ces parages, dont le salaire serait probablement moins élevé que celui des travailleurs actuels.

Si des mécomptes au sujet du recrutement et des conditions sanitaires semblent n'être plus à redouter pour l'avenir, il faudra, d'autre part, tenir compte, dans les prévisions nouvelles, de l'augmentation des salaires, du temps qu'exigera l'achèvement de la ligne et du plus grand nombre de blancs employés au Congo.

IV.

Coût kilométrique probable.

Il serait impossible, dans l'état actuel d'avancement des études, d'établir un devis complet du coût probable des diverses sections restant à construire. Pour nous en rendre compte cependant dans la mesure du possible, voici comment nous avons procédé.

Les profils en long et en travers de la section comprise entre le kilomètre 40 et le kilomètre 125 étant terminés, les terrassements ont été calculés et les ouvrages d'art indiqués, puis le devis a été dressé pour cette section de 85 kilomètres en appliquant les prix unitaires réels relevés aux états de situation du milieu de l'année 1893.

Les dépenses ont été calculées ensuite dans les deux hypothèses de la construction de 30, et de 60 kilomètres par an.

Voici le résultat auquel nous sommes arrivés en employant cette

méthode ; les annexes *d* à *w* expliquent pour chaque poste le mode de calcul suivi.

DEVIS ⁽¹⁾.

	Construction à raison de	
	50 kilomètres par an.	60 kilomètres par an.
I. Terrassements (annexe <i>d</i>) fr.	10,793 50	10,793 50
II. Maçonneries (annexe <i>e</i>)	7,200 »	7,200 »
III. Tabliers métalliques (annexe <i>f</i>)	3,047 10	3,047 10
IV. Buses en acier (annexe <i>g</i>)	3,423 »	3,423 »
V. Service des stations d'eau et de charbon (annexe <i>h</i>).	270 »	270 »
VI. Voie : pose proprement dite (annexe <i>i</i>) 1,416 80		
Entretien, calage et relevage (annexe <i>i'</i>) 506 »		
Ballastage et entretien (an- nexe <i>i''</i>) 1,338 50		
Coût de la voie (annexe <i>i'''</i>). 13,783 83		
	<hr/>	<hr/>
	18,743 13	18,743 13
VII. Entretien de la ligne (annexe <i>j</i>)	2,833 »	2,833 »
VIII. Personnel noir de la gare de Matadi (annexe <i>k</i>).	3,016 26	2,513 50
IX. Habitations et campements pour le per- sonnel blanc et noir (annexe <i>k'</i>)	1,500 »	1,250 »
X. Locomotives et wagons en service (an- nexe <i>l</i>).	2,646 »	2,203 »
XI. Service téléphonique (annexe <i>m</i>). . . .	588 80	348 73
XII. Transports à dos d'homme (annexe <i>n</i> . .	538 »	448 40
XIII. Manutentions du service de la super- structure (annexe <i>o</i>)	164 52	137 10
XIV. Pose du Decauville, déboisement et dés- herbement (annexe <i>p</i>).	1,349 20	1,168 »
XV. Études restant à faire (annexe <i>q</i>)	433 »	433 »
XVI. Personnel blanc en Afrique (annexe <i>r</i>) .	29,162 »	24,301 »
XVII. Frais de douane (annexe <i>s</i>).	2,534 »	2,112 »
XVIII. Frais généraux en Europe (annexe <i>t</i>). .	5,220 »	4,350 »
XIX. Frais de bureau en Afrique (annexe <i>u</i>) .	144 26	120 21
XX. Matériel à acquérir (annexe <i>v</i>)	2,010 »	2,010 »
XXI. Entretien du matériel (annexe <i>w</i>). . . .	621 80	621 80
	<hr/>	<hr/>
TOTAL. . . fr.	96,043 57	88,334 49
Imprévus. . . fr.	3,956 43	11,663 51
	<hr/>	<hr/>
TOTAL du coût kilométrique. . . fr.	100,000 »	100,000 »

(1) Il s'est glissé dans le devis quelques inexactitudes, mais nous nous sommes assuré qu'elles sont sans influence sur le total du devis.

L'examen du devis montre que, dans le cas où l'on pourrait construire 60 kilomètres par an, le kilomètre reviendrait à fr. 88,534 49 et que ce prix s'élèverait à fr. 96,043 57 pour une construction de 30 kilomètres pendant le même temps.

Il nous paraît prudent de nous arrêter à ce dernier chiffre, de le majorer d'un *imprévu* d'environ cinq pour cent et d'admettre le prix de 100,000 francs par kilomètre.

Ainsi qu'il a été dit plus haut, cette prévision se rapporte à la section comprise entre les kilomètres 40 et 123. D'après les documents existant à Bruxelles, elle peut s'appliquer également jusqu'au kilomètre 149. Enfin les rapports des chefs de service en Afrique adressés à la Direction générale en Europe constatent que le tracé continue dans les mêmes conditions de facilité jusqu'au kilomètre 214 où ils sont arrivés.

Que sera le chemin de fer au delà? Nous avons dit qu'il est probable que les difficultés de construction ne seront pas plus grandes dans la partie de la voie non encore étudiée définitivement que dans la première; s'il en est ainsi, le coût kilométrique ne varierait guère jusqu'au bout. Mais on comprendra que nous ne pouvons pas nous prononcer formellement sur ce point. Toujours est-il que le devis primitif comptait pour la *construction* au delà du 70^e kilomètre, la somme de 15,931,490 francs et que, en tablant sur 520 kilomètres, le devis nouveau prévoit 32 millions, soit à peu près le double.

V.

Point où l'exploitation du chemin de fer commencera à être fructueuse.

Le point à partir duquel l'exploitation du chemin de fer deviendra vraiment fructueuse paraît être situé entre le kilomètre 160, non loin de Kimpessé, et le kilomètre 190, le point du tracé le moins éloigné de Luvitaku. On se trouve, en effet, entre ces limites et même au delà, au centre d'une région extrêmement peuplée.

On y trouvera aisément des porteurs et, sur la section des 160 à 190 premiers kilomètres, le chemin de fer se substituera aux caravanes, auxquelles il ne restera plus à parcourir que les 200 kilomètres qui sépareront encore la voie ferrée du Stanley-Pool.

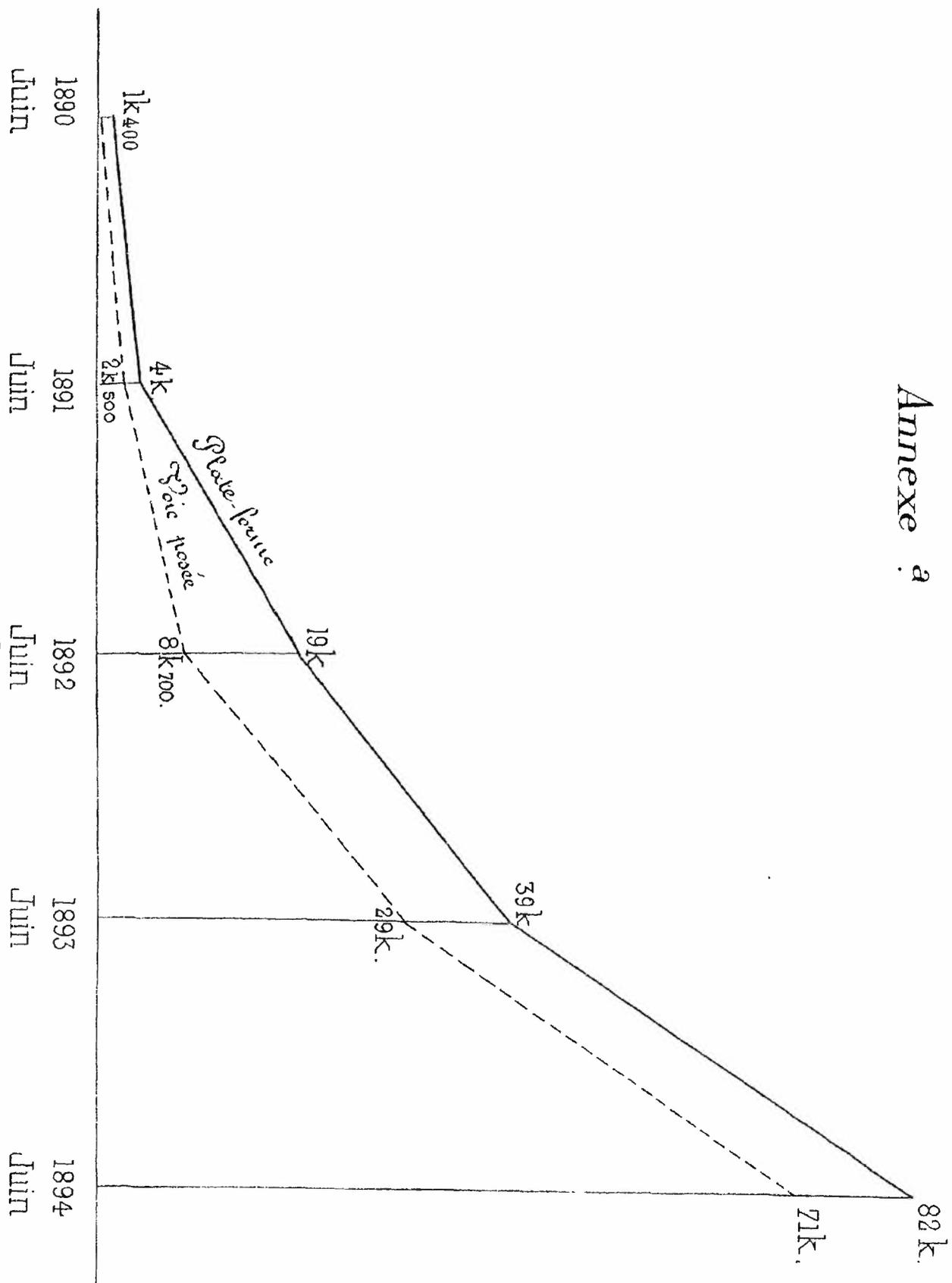
Pour atteindre le point que nous avons en vue, il faudra construire à partir de la fin de juin, 90 à 120 kilomètres de voie. Dans les hypothèses que nous avons envisagées, la construction exigera un peu moins ou un peu plus de deux ans et de 9 à 12 millions, suivant que l'on s'arrêtera au kilomètre 160 ou que l'on poussera jusqu'au kilomètre 190. Il suffirait d'atteindre Kimpessé, c'est-à-dire le kilomètre 160, mais il semble préférable d'aller plus loin.

Il est bien entendu que, dans nos calculs, il a été fait abstraction des intérêts.

Bruxelles, le 10 mai 1894.

HUBERT.

Annexe a



ANNEXE 6.

Situation générale du personnel noir et jaune au 1^{er} mai 1894.

NATIONALITÉ.		NOMBRE.	TOTAL.	Observations.
Artisans	Sénégalais	81	296	Parmi lesquels 5 machinistes et 3 chauffeurs.
	Elminas	58		
	Accras	121		
	Sierra Léonais	25		
	Lagos	5		
	Bonney	2		
	Aoussas	2		
	Appams	4		
Manœuvres	Sénégalais	155	1,920	
	Barbades	19		
	Sierra Léonais	259		
	Accras	302		
	Bathursts	14		
	Monroviens (Krooboy)	47		
	Lagos	2		
	Chinois	161		
	Dahoméens	54		
	Indigènes	205		
Elminas	692			
Appams	19			
Divers	Elminas (soldats)	58	112	
	Indigènes (porteurs)	71		
	Infirmiers	5		
			2,557	

ANNEXE e.

Prix de revient des maçonneries.

Un maçon fait en moyenne $0^{\text{m}^3},270$ par journée.

Un manoeuvre fait en moyenne $0^{\text{m}^3},110$ par journée.

(Dans cette production moyenne sont compris l'extraction du sable, des moëllons et tous les transports y relatifs effectués en dehors des indigènes).

Il faut compter pour tenir compte des déchets de mortier, ainsi que de la mauvaise main-d'œuvre, sur $0^{\text{m}^3},400$ de mortier par mètre cube de maçonnerie.

Pour tenir compte de la mauvaise qualité du sable et des déchets de chaux, nous prendrons la proportion de deux parties de chaux pour trois parties de sable, bien que l'on emploie, quand on rencontre du sable de bonne qualité, la proportion de deux parties de sable pour une de chaux.

Or 6^{m^3} de mélange donnent $3^{\text{m}^3},75$.

Sur $0^{\text{m}^3},50$ de mélange, il y a donc $0^{\text{m}^3},20$ de chaux et $0^{\text{m}^3},30$ de sable.

Pour 6^{m^3} de mélange, il faut donc $2^{\text{m}^3},400$ de chaux, ce qui donne $3^{\text{m}^3},75$ de mortier, soit pour 1^{m^3} de mortier $\frac{3,4}{3,75} = 0^{\text{m}^3},640$ de chaux, dont le poids est de $0,64 \times 1,100$ kil. poids spécifique de la chaux éteinte expédiée) = 704 kil.

D'où, par mètre cube de maçonnerie, il faut $704 \times 0,4 = 282$ kil. de chaux.

Ce chiffre concorde avec ceux que donnent les situations de travaux.

Le prix de revient du mètre cube de maçonnerie est donc :

Chaux, 282 kil. \times fr. 0,056.	fr.	15 79
Par mètre cube de maçonnerie, il faut $\frac{1}{0,37} = 3,7$ journées de		
maçon, à fr. 5,60.		20 35
et $\frac{1}{0,11} = 9$ journées de manoeuvre, à fr. 3,50.		31 50
		<hr/>
Prix de revient au mètre cube.	fr.	67 64

Soit en tenant compte des explosifs pour l'extraction de la pierre fr. 67 84

Mais il faut tenir compte qu'un quart des maçonneries seront faites avec épaissements (les fouilles sont comprises dans les terrassements).

D'après des ouvrages faits avec épaissements, on arrive à un prix de revient de fr. 116,48 au mètre cube. Ce qui fait en moyenne $116,48 + (3 \times 67,84) = 320$ francs pour 4^{m^3} , soit 80 francs par mètre cube.

Il y a en moyenne par kilomètre :

Pour les ponts	40^{m^3} de maçonnerie.	
Pour les murs de soutènement	11	—
Pour les têtes de buses	39	—
		<hr/>

Total par kilomètre. . . 90^{m^3} de maçonnerie.

La dépense est donc de ce chef, au kilomètre, de 80 francs \times 90 = 7,200 francs.

ANNEXE f.

Tabliers métalliques.

On peut compter sur une moyenne de six tonnes par kilomètre.

Matériaux à pied d'œuvre : 520 × 6	fr.	1,920 »
Pose de 6 tonnes, à 80 francs la tonne		480 »
Pont de service : 6 mètres courants (soit 1 mètre courant par tonne) 107,85 × 6.		647 »
TOTAL.		<u>3,047 10</u>

ANNEXE g.

Buses en acier.

Il faut cinq ouvrages de deux aqueducs accolés, de 8 mètres en moyenne par kilomètre, ce qui fait 80 mètres courants ou 100 tronçons de 85 kil., à 370 francs la tonne

	fr.	3,145 »
Pose : 8 manœuvres posant un aqueduc par jour, soit pour dix aqueducs, 80 manœuvres à fr. 3,50		280 »
TOTAL		<u>3,425 »</u>

ANNEXE h.

Service des stations d'eau et de charbon.

Il faut compter deux hommes par petit réservoir, c'est-à-dire par 7 kilomètres, soit une dépense par kilomètre de $\frac{2 \times 270 \times 3,50}{7} = 270$ francs par kilomètre.

ANNEXE i.

VOIE.

Pose proprement dite.

En comprenant le collinage, du 10 mars au 10 août, on a posé 13 kilomètres pour lesquels il a été employé 2,804 journées de manœuvres et 2,421 journées d'indigènes, plus 19 journées d'artisans pour deux croisements.

Ce qui donne comme dépense :

2,804 x fr. 3 50.	fr. 9,814 »
2,421 x fr. 1 90.	4,599 90
19 x fr. 5 50.	104 50
	<hr/>
TOTAL.	fr. 14,518 40

soit, au kilomètre, fr. 1,116 80.

ANNEXE I'.
~

Entretien, relevage et calage.

Du 10 mars au 10 août, 19 kilomètres ont été calés, relevés et entretenus, ce qui a nécessité :

2,574 journées de manœuvres, à fr. 3,50.	fr. 9,009 »
320 journées d'indigènes, à fr. 1,90	608 »
	<hr/>
TOTAL.	fr. 9,617 »

soit, au kilomètre, 506 francs.

ANNEXE II'.
~

Ballastage et entretien.

Du mois de mars au mois d'août, on a ballasté et entretenu, après ballastage, 9 kilomètres de voie, ce qui a occasionné une dépense de :

3,255 journées de manœuvres, à fr. 3,50.	fr. 11,392 50
344 journées d'indigènes, à fr. 1,90.	653 60
	<hr/>
TOTAL.	fr. 12,046 10

soit, au kilomètre, fr. 1,338 50.

ANNEXE i'''.
—*Voie.*

Par mètre courant de voie, il faut :

Rails : 45 kilogrammes à 145 francs la tonne	fr. 6 25
Traverses : $\frac{9}{7}$ de fr. 6,25 la pièce	8 05
Éclisses : $\frac{168,500}{7}$ à 155 francs la tonne	0 36
Boulons : $\frac{8 \times 0,400}{7} = \frac{31,200}{7}$ à 230 francs la tonne	0 10
TOTAL.	<u>14 72</u>

Un évitement de 80 mètres tous les 10 kilomètres, soit une augmentation de longueur de $\frac{80}{10,000} = 0^m,008$ par mètre.

Dans les quatre dépôts et la station du Pool, il faudra 5 kilomètres environ, soit rapporté au mètre courant $0^m,015$.

La longueur de voie au kilomètre est donc de 1,023 mètres. Ajoutons, pour pertes et remplacements, 5 ‰, soit 50 mètres par kilomètre, en tout nous aurons 1,073 mètres de voie par kilomètre courant, soit, à fr. 14,71 le mètre courant, fr. 15,783 83 par kilomètre.

ANNEXE j.
—*Entretien de la ligne par kilomètre.*

3 manœuvres au kilomètre, soit fr. $3,50 \times 3 \times 270 =$ fr. 2,835 »

ANNEXE k.
—

FRAIS DU PERSONNEL NOIR A LA GARE DE MATADI.

Entretien des bâtiments et de la plate-forme de la gare.

6 artisans et 15 manœuvres :

$6 \times 5,50 \times 270$	fr. 8,910 »
$15 \times 3,50 \times 270$	14,175 »
A REPORTER	<u>23,085 »</u>

REPORT. . . fr. 23,085 »

Ateliers de réparations et d'entretien :

17 artisans et 19 manœuvres.

10 id. 10 serre-freins pour les machines;

27 artisans et 29 manœuvres.

27 × 3,50 × 270	40,095 »
29 × 3,50 × 270	27,405 »
Charbon et huile.	5,480 »

Déchargements. — Le relevé des situations donne 1,092 journées de manœuvres par mois et 323 journées d'indigènes, soit :

1,092 × 3,50 × 12 fr.	45,864 »
323 × 1,90 × 12	7,364 40

53,228 40

Steame, launch et remorqueurs fr. 7,000 »

TOTAL. . . fr. 150,813 40

Par kilomètre :

Si l'on construit 50 kilomètres fr. 3,016 26

id. 60 id. fr. 2,513 50

ANNEXE k'.
~~~~~

*Habitations et campements pour le personnel blanc et noir.*

Les dépenses de ce chef peuvent être estimées à 75,000 francs par an.

Soit par kilomètre, si l'on construit 50 kilomètres . . . fr. 1,500 »

Soit par kilomètre, si l'on construit 60 kilomètres . . . fr. 1,250 »

ANNEXE l.  
~~~~~

Coût des locomotives et wagons en service.

Charbon. — Chaque grosse machine en service dépensera 2^t,400 de charbon par jour et une petite locomotive, 400 kilogrammes.

Il faut compter, en moyenne en service, sur 3 grosses locomotives et

5 petites, soit une consommation par jour de $(5 \times 2^t,400) + (5 \times 400^t)$
 = 9^t,200 (y compris les allumages).

<i>Huile.</i> — 1 1/2 kil. par grosse locomotive	kil.	4,50	par jour.
0,75 kil. par petite locomotive.	»	3,75	—
0,50 kil. par petit wagon, 0,05 × 14.	»	7,00	—
0,75 kil. par grand wagon, 0,75 × 18.	»	13,50	—
TOTAL.		kil.	28,75 —
<i>Suif.</i> — 2 ^t ,10 par grosse locomotive, soit	kil.	6,30	
0,85 par petite locomotive, soit	»	4,25	
TOTAL		kil.	10,55
<i>Déchets de coton.</i> — 1 ^t ,25 par grosse locomotive, soit	kil.	3,75	
1/2 kilogr. par petite locomotive, soit	»	2,50	
TOTAL.		»	6,25
<i>Lavettes.</i> Une par grosse locomotive, soit.		3	pièces.
Une par petite locomotive, soit		5	—
TOTAL.			8 pièces.

La dépense par jour est donc de :

<i>Charbon.</i>	9,209-kil. à 50-francs la tonne	fr.	460	»
<i>Huile.</i>	28 ^t ,75 à fr. 0,50 le kil.		14	38
<i>Suif</i>	10 ^t ,75 à fr. 0,85 »		8	97
<i>Déchets de coton</i>	6 ^t ,25 à fr. 0,80 »		5	»
<i>Lavettes.</i>	8 pièces à fr. 0,13 pièce		1	04
TOTAL PAR JOUR.		fr.	489	39

soit 490 francs par jour, et par an fr 132,300 »
 par kilomètre : si l'on construit 50 kilomètres 2,646 »
 id. id. 60 kilomètres 2,205 »

ANNEXE m.

Service téléphonique.

Il faut compter un poste en moyenne tous les 10 kilomètres avec un noir ayant solde d'artisan, soit par kilomètre, fr. 148 50.

Pose : 3 maçons employés continuellement avec 3 manœuvres, plus

5 manœuvres pour le transport et la mise en place des poteaux, en tout :

3 maçons, à fr. 5 50	fr.	16 50
8 manœuvres à fr. 3 50		28 »
		<hr/>
		44 50

Par an : fr. 44 50 × 270 = 12,015 francs.

Par kilomètre : si on construit 50 kilomètres	fr.	240 50
— — — — — 60 —		200 25
Au total par kil. si on construit 50 kil. : 247 50 + 148 50 =	fr.	388 80
— — — — — 60 — 200 25 + 148 50 =	fr.	348 75

ANNEXE n.

Transport à dos d'homme.

La moyenne des 7 derniers mois est de 1,180 journées d'indigènes employés au portage pendant un mois, soit une dépense de $1,180 \times 1 90 = 2,242$ francs, ou *par kilomètre* :

Pour 50 kilomètres, par an	fr.	538 »
— 60 — — — — —		448 40

ANNEXE o.

Manutention du service de la superstructure.

Pour les sept derniers mois, il y a un total de 1,312 journées de manœuvres et 33 journées d'artisans de la superstructure, occupés aux manutentions de matériaux.

Soit par mois, 188 journées de manœuvres et 5 d'artisans, d'où une dépense de $(188 \times \text{fr. } 3 50) + (5 \text{ fr.} \times 5 50) = \text{fr. } 683 50$, et par an, 8,226 francs.

Soit au kilomètre :

Si l'on construit 50 kilomètres	fr.	164 52
Si l'on construit 60 kilomètres		137 »

ANNEXE p.

Pose du Decauville, manutentions pour le Decauville. — Déboisement et désherbement.

La moyenne des sept derniers mois est, pour la pose du Decauville, le déboisement et le désherbement, de 8,533 journées de manœuvres, dont $\frac{1}{3}$ d'indigènes, soit une dépense par mois de $\frac{8,533}{7} \left(\frac{2 \times 3,50 + 1,90}{3} \right) = 3,617$ francs.

Pour les manutentions pour le Decauville, il y a pendant sept mois 2,125 journées d'indigènes et 664 journées de manœuvres, soit une dépense totale de fr. $2,125 \times 1,90 + 3,50 \times 664 = 6,361$ 80.

Soit par mois fr. 908 80.

Soit un total par mois : fr. $3,617 + 908$ 80 = fr. 4,525 80 et
 parkilomètre, en supposant 50 kilomètres de construction par an. fr. 1,086 20
 id. 60 id id 905 »

Pour les passerelles pour le Decauville, pour 12 kilomètres, il a fallu 542 journées de charpentiers et 52 journées de manœuvres, soit une dépense de fr. 542×5 50 + 52×3 50 = 3,163.

Soit au kilomètre 263 francs.

Au total au kilomètre :

Si on construit 50 kilomètres : 1,086 20 + 263 = fr. 1,349 20
 id. 60 id. 905 » + 263 = fr. 1,168 »

ANNEXE q.

Service des études

La moyenne des journées de manœuvres par mois est de 737, soit à fr. 3,50, la somme de fr. 2,579 50, et pour trois ans, fr. 92,862 »

Il faut ajouter, pour le transport des vivres, etc., 70 charges par mois, à 25 francs la charge = 1,750 francs, et pour 3 ans d'études ou 36 mois 63,000 »

TOTAL. . . fr. 155,862 »

Soit par kilomètre $\frac{155,862}{360} = 433$ francs.

ANNEXE r.

Les appointements du personnel blanc en Afrique.

Indemnité de nourriture comprise, les appointements s'élèvent, par mois, à la somme de fr. 97,308 70

Le terme moyen de séjour en Afrique d'un agent blanc est de 8 mois $\frac{55}{100}$; le nombre moyen d'agents en Afrique est de 162, soit :

36 de 1 ^{re} classe à 1,600 francs pour voyage aller et retour	fr.	57,600	»
126 de 2 ^e classe à 1,200 francs pour voyage aller et retour		151,200	»
	fr.	208,800	»

A déduire pour décédés et passés à d'autres compagnies, soit $\frac{1}{60}$ ou, sur 162 agents, 2,7 à 700 francs pour le voyage de retour non payé		1,890	»
	fr.	206,910	»

Soit, par mois $\frac{206,910}{8,58}$		24,200	»
Dépense totale par mois.	fr.	121,508	70

Soit, au kilomètre : si on construit 50 kilomètres		29,162	»
id. id. 60 id.		24,301	»

ANNEXE s.

Frais de douane payés en 1892-1893.

Les frais de douane se sont élevés, pour une période de six mois (de janvier à juin 1893), à	fr.	63,352	77
Soit, par kilomètre, si l'on construit 50 kilomètres	fr.	2,534	»
Soit, par kilomètre, si l'on construit 60 kilomètres		2,112	»

ANNEXE t.

Frais généraux en Europe.

Conseil d'administration fr.	45,000	»
Personnel des bureaux et réceptionnaires . . .	86,000	»
Fournitures de bureau	8,000	»
Ports de lettres et dépêches	9,500	»
Location	5,000	»
Entretien, chauffage et éclairage	3,500	»
Contributions	550	»
Frais de voyages	10,000	»
	<hr/>	
		167,550
Assurance des ouvriers mariés fr.	9,000	»
Assurance des installations à Matadi	4,000	»
Assurance maritime	34,586	»
Part du chemin de fer pour le tribunal de première instance à Matadi	10,000	»
Indemnités pour contentieux	36,064	»
	<hr/>	
	TOTAL . . . fr.	261,000
Soit par kilomètre, si l'on construit 50 kilomètres . . . fr.	5,220	»
Id. id. 60 id.	4,350	»

ANNEXE u.

Montant des fournitures de bureau en Afrique pour l'exer- cice 1892-1893 fr.	7,213	»
Soit, au kilomètre, si on construit 50 kilomètres	144	26
Id. id. 60 id. fr.	120	21

ANNEXE v.

Matériel et divers.

Pour avoir en service 6 grosses machines et 8 petites, il faut un effectif de 8 grosses et 12 petites (plusieurs de celles-ci qui existent actuellement seront à remplacer).

Au moment où le devis prend cours, il en existe 4 grosses et 8 petites.

La dépense à faire sera donc :

4 grosses locomotives à 35,000 francs	fr.	280,000	»
4 petites id. à 20,000 id.		80,000	»

En fait de wagons, il faudra : 80 wagons de 10 tonnes et 30 wagons de 5 tonnes. Il existera, au moment où commence le devis : 55 wagons de 10 tonnes et 21 wagons de 5 tonnes (wagons fermés compris).

Soit une dépense de :

25 wagons de 10 tonnes à 2,900 francs.		72,500	»
9 id. 5 id. 2,700 id.		24,300	»

Appareils de changement de voie :

Il en faudra 100 sur traverses métalliques, à 717 francs pièce		71,700	»
Signaux : 80 à 325 francs pièce :		26,000	»
Téléphones : 50 appareils à 100 francs.		5,000	»
Fit : 360 kilom. × 20 kil. × 2,30 :		16,560	»
Isolateurs : 5,400 à 80 centimes		4,320	»
Pompes pour réservoirs définitifs : 24 à 800 francs.		19,200	»
Tuyaux : 24 × 30 × fr. 2,00		2,400	»
Matériel spécial pour terrassement		25,000	»
Bâches : 120 pièces (en supposant une durée de 2 ans) à 100 francs.		12,000	»

TOTAL. 638,980 »

Soit au kilomètre $\frac{638,980}{360}$ francs = 1,775 francs.

Ânes et mules. — Il faudra envoyer, sur 6 ans, deux fois 50 ânes et mules, à 400 francs = 40,000 francs.

Soit 111 francs au kilomètre.

Pompes à vapeur de secours à placer tous les 15 kilomètres entre les stations d'eau, soit, les pompes coûtant 600 francs, au kilomètre 40 francs.

Nouveau matériel Decauville et son entretien = 30,000 francs, soit $\frac{30,000}{360}$ = 84 francs au kilomètre.

Total au kilomètre : 1,775 + 111 + 40 + 84 = 2,010 francs.

ANNEXE w.

Pièces de rechange du matériel roulant.

3 grosses locomotives, sur 3 ans ont nécessité une dépense de	fr.	39,330	»
8 locomotives légères, sur 1 1/2 an, ont nécessité une dépense de		22,500	»

A REPORTER. 61,830 »

	REPORT. . .	61,850 »
25 wagons de 10 tonnes, sur 3 ans, ont nécessité une dépense de		14,600 »
21 wagons de 5 tonnes, sur 10 mois, ont nécessité une dépense de.		5,800 »
Ce qui donne par année :		
Par grosse locomotive : 4,370 francs, soit en moyenne 4 × 6 × 4,370 = fr.		104,880 »
Par petite locomotive : 1,875 francs, soit en moyenne 6 × 6 × 1,875 =		67,500 »
Par wagon de 10 tonnes : 195 francs, soit en moyenne 40 × 6 × 195 =		46,800 »
Par wagon de 5 tonnes : 52 francs, soit en moyenne 15 × 6 × 52 =		4,680 »
	TOTAL. . .	<u>223,860 »</u>

Soit au kilomètre : 62,180.

ANNEXE IV.

*Situation financière de la Compagnie pendant la période de construction
du chemin de fer.*

RECETTES.

DÉPENSES.

Second semestre de 1894.

¹⁸⁹⁴ 1 ^{er} juillet Solde disponible. fr. 2,125,000 (après paiement du coupon). Versements appelés sur le capital 3,000,000 <u>Fr. 5,125,000</u>	Construction de 30 kilo- mètres fr. 3,000,000 Solde <u>2,125,000</u> <u>Fr. 5,125,000</u>
---	--

Premier semestre 1895.

¹⁸⁹⁵ 1 ^{er} janvier Solde disponible. fr. 2,125,000 Recettes nettes d'un se- mestre ⁽¹⁾ d'exploitation jus- qu'au kilomètre 100 . . . 400,000 Versements appelés sur le capital. 3,000,000 <u>Fr. 5,525,000</u>	Construction de 25 kilo- mètres 2,500,000 Intérêts au 1 ^{er} juil. 1895. 995,000 <u>Fr. 5,495,000</u> Solde <u>2,030,000</u> <u>Fr. 5,525,000</u>
---	---

(1) Les recettes sont calculées en prenant pour base les transports effectués à dos d'homme et le mouvement des voyageurs pendant l'année 1893. Si, au début, le chemin de fer n'aura pas le monopole des transports, il est certain que ceux-ci prendront de l'extension dès que l'exploitation sera poussée au delà du kilomètre 100; pour établir une compensation la même quantité de transports sert de base au calcul jusqu'à la fin de la construction.

A la montée 3,000 tonnes	à $\frac{1,000 \times 100}{400} =$	fr. 750,000
A la descente: ivoire 200 tonnes	$\frac{1,000 \times 100}{4000} =$	50,000
— : caoutchouc 300 tonnes	$\frac{400 \times 100}{400} =$	35,000
Voyageurs 400	$\frac{500 \times 100}{400} =$	50,000
		<u>Fr. 885,000</u>
Frais de l'exploitation publique		85,000
		<u>fr. 800,000</u>

Soit une recette nette kilométrique de 8,000 francs.

RECETTES.

DÉPENSES.

Du 1^{er} juillet 1895 au 1^{er} juillet 1896.

¹⁸⁹⁵ 1 ^{er} juillet Solde disponible fr. 2,030,000	Construction de 50 kilo- mètres fr. 5,000,000
Recettes nettes d'une an- née d'exploitation jusqu'au kilomètre 125 1,000,000	Intérêts au 1 ^{er} juil. 1896. 1,155,000
Versements appelés (solde de la souscription d'actions par l'État) 4,000,000	<u>Fr. 6,155,000</u>
<u>Fr. 7,030,000</u>	Solde 875,800
	<u>Fr. 7,030,000</u>

Du 1^{er} juillet 1896 au 1^{er} juillet 1897.

¹⁸⁹⁶ 1 ^{er} juillet Solde disponible. fr. 875,000	Construction de 50 kilo- mètres fr. 5,000,000
Recettes nettes d'une an- née d'exploitation jusqu'au kilomètre 175 1,400,000	Intérêts au 1 ^{er} juil. 1897 ⁽¹⁾ . 1,312,500
Capitaux empruntés . . 5,000,000	<u>Fr. 6,312,500</u>
<u>Fr. 7,275,000</u>	Solde 962,500
	<u>Fr. 7,275,000</u>

Du 1^{er} juillet 1897 au 1^{er} juillet 1898.

¹⁸⁹⁷ 1 ^{er} juillet Solde disponible fr. 962,500	Construction de 50 kilo- mètres fr. 5,000,000
Recettes nettes d'une an- née d'exploitation jusqu'au kilomètre 225 1,800,000	Intérêts au 1 ^{er} juil. 1898. 1,487,500
Capitaux empruntés . . 5,000,000	<u>Fr. 6,487,500</u>
<u>Fr. 7,762,500</u>	Solde 1,275,000
	<u>Fr. 7,762,500</u>

Du 1^{er} juillet 1898 au 1^{er} juillet 1899.

¹⁸⁹⁸ 1 ^{er} juillet Solde disponible. fr. 1,275,000	Construction de 50 kilo- mètres fr. 5,000,000
Recettes nettes d'une an- née d'exploitation jusqu'au kilomètre 275 2,200,000	Intérêts au 1 ^{er} juil. 1899. 1,645,000
Capitaux empruntés . . 4,000,000	<u>Fr. 6,645,000</u>
<u>Fr. 7,475,000</u>	Solde 850,000
	<u>Fr. 7,475,000</u>

(1) Les intérêts sur les sommes que la Compagnie devra emprunter à cette époque sont calculés au taux des intérêts payés sur le capital-actions, soit à 5 1/2 %.

RECETTES.

DÉPENSES.

Du 1^{er} juillet 1899 au 1^{er} juillet 1900.

¹⁸⁹⁹ 1 ^{er} juillet. Solde disponible. fr.	830,000	Construction de 30 kilo-	
Recettes nettes d'une an-		mètres	fr. 5,000,000
née d'exploitation jusqu'au		Intérêts au 1 ^{er} juil. 1900	1,785,000
kilomètre 325	2,600,000		Fr. 6,785,000
Capitaux empruntés	4,000,000	Solde	645,000
	<u>Fr. 7,430,000</u>		<u>Fr. 7,430,000</u>

Du 1^{er} juillet 1900 au 1^{er} janvier 1901.

¹⁹⁰⁰ 1 ^{er} juillet. Solde disponible fr.	645,000	Construction de 25 kilo-	
Recettes nettes d'un se-		mètres	fr. 2,500,000
mestre d'exploitation jus-		Solde	645,000
qu'au kilomètre 375.	1,800,000		
Capitaux empruntés	1,000,000		
	<u>Fr. 3,145,000</u>		<u>Fr. 3,145,000</u>

RÉCAPITULATION.

Kilomètres construits, 400.

Souscription de l'État et capitaux empruntés :

1° Avant le 1 ^{er} juin 1894	fr. 25,000,000
2° Après —	29,000,000
	<u>Fr. 54,000,000</u>

(68)

ANNEXE B.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU CONGO.

Relevé des recettes effectuées depuis la mise en exploitation de la ligne.

MOIS.	VOYAGEURS ET MARCHANDISES A LA MONTÉE VERS KENGE.								VOYAGEURS ET MARCHANDISES A LA DESCENTE VERS MATADI.							TOTAL GÉNÉRAL à la montée et à la descente. Fr. C.
	VOYAGEURS.				Produits divers. Fr. C.	MARCHANDISES.		TOTAL. Fr. C.	VOYAGEURS.				MARCHANDISES.		TOTAL. Fr. C.	
	1 ^{re} classe.		2 ^e classe.			Mouvement. Kilogr.	Recettes. Fr. C.		1 ^{re} classe.		2 ^e classe.		Mouvement. Kilogr.	Recettes. Fr. C.		
	Nombre de billets délivrés.	Fr. C.	Nombre de billets délivrés.	Fr. C.	Fr. C.			Nombre de billets délivrés.	Fr. C.	Nombre de billets délivrés.	Fr. C.	Fr. C.			Fr. C.	
1894.																
Mars.	2	60 »	4	20 »	5 »	3,000	268 »	351 »	1	50 »	18	90 »	»	»	140 »	491 »
Avril.	5	150 »	8	40 »	5 »	9,400	940 »	1,135 »	9	410 »	46	226 »	»	»	636 »	1,771 »
Mai	7	350 »	68	340 »	»	56,200	5,620 »	4,310 »	6	560 »	28	136 »	»	»	396 »	4,706 »
Juin	6	300 »	146	730 »	6 »	64,950	6,495 20	7,531 20	11	250 »	46	230 »	9,380 »	435 »	1,213 »	8,744 20
Juillet	28	1,540 »	140	692 »	»	111,600	11,160 »	13,192 »	10	480 »	62	296 »	27,730	1,973 30	2,749 30	15,941 50
Août	11	510 »	163	635 50	1,169 »	74,900	7,726 »	10,040 50	15	647 50	91	383 50	26,500	1,481 50	2,512 50	12,553 »