(N° 197.)

Chambre des Représentants.

Séance du 29 Mai 1894.

Approbation d'une convention conclue entre le Gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Congo.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

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'Etat 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 à 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 30,000 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 dépense 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 climatériques 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	$2^{kil.},500$	de voie.
	— 1891	—	1892	$6^{kil.},200$	—
	— 1892	—	1893	$20^{kil},300$	—
et on espère poser, de	— 1893	—	1894	$42^{kil.}$	—
			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.	1,300,000 »
Approvisionnements en magasin		1,720,000 »
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 »
On arrive à	fr.	7,880,000 »

La construction des 70 premiers kilomètres aura, en réalité, coûté 14,100,0000 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 × 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 ½ % 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 °/₀ et être remboursés au plus tard dans 10 ½ ans

Le remboursement était fixé à 525 francs s'il avait lieu avant 2 ½ ans, et à 550 francs après ce délai. En tenant compte de la prime ainsi que de la commission de 5 °/₀ accordée aux intermédiaires, la Compagnie empruntait, en réalité, dans le premier cas à 9 °/₀ et, dans le cas du remboursement à l'expiration des 10 années, à 6.40 °/₀ 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 °/₀, alors qu'il peut se procurer des capitaux en dessous de 3 °/₀?

Un capital de 10 millons 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 populeuse 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 barême de l'acte de concession et proportionnellement à la distance parcourue; au kilomètre 175, les taxes correspondront à $^{175}/_{400}$ du prix de 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. . . .	1,545,250	—

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 3,000 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 137 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, a 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'affermit en maintenant le service des intérêts intercalaires, tout en ramenant ceux-ci à un taux normal ; la constitution d'un gage réel serieux 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 ½ % 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 ½ % pour les actions de capital et à 7 % pour les actions ordinaires, sera désormais uniformément fixé à 3 ½ %. Le compte de premier établissement de la ligne sera ainsi dégrevé d'une charge annuelle de 525,000 francs (15,000,000 × 3 ½ %).

La taux de 3 ½ % 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 payement 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 55 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 à consenti à reculer de deux ans ce délai, qui devait expirer le 31 décembre prochain.

Le Gouvernement belge a demandé que l'article 55 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 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'Etat 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.

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 10 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 29 mai 1894.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

P. DE SMET DE NAEYER.

CONVENTION.

Entre l'État belge, représenté par M. P. de Smet de Naeyer, Ministre des Finances, d'une part,
et la Compagnie du chemin de fer du Congo, société anonyme, constituée le 31 juillet 1889, par actes passés devant Me 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 ½ % 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 1er juillet 1894.

ART. 3. — Le tableau d'amortissement annexé aux statuts, et dont il est question à l'article 37, 4°, 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° Reprise des charges de la Compagnie;

2° 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 sa convention du 9 novembre 1889 avec l'État Indépendant du Congo :

Art. 35. « Si la Compagnie (sauf le cas de force majeure dûment con- » statée) n'achevait pas la ligne ou ne la livrait pas à l'exploitation, confor- » mément 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° 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'exploi-

» 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 °/₀ 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 °/₀ 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 commissaires spéciaux près la Compagnie du chemin de fer du Congo.

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

Cette disposition sera insérée dans les statuts de la Compagnie.

Art. 7. — La présente convention est faite sous réserve d'approbation par la Législature, par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Congo et par l'Etat 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.

(hr)

ANNEXES.

ANNEXE I.

Compagnie du chemin de fer du Congo

(SOCIÉTÉ ANONYME)

Constituée le 31 juillet 1889, par actes passés devant Me 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 lui 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 fondateur, 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 Balser, 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	300
8. Le Crédit général liégeois, à Liége	300
9. M. Charles Balser, à Bruxelles	300
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 Cie, à Cologne	600
16. M. Georges Brugmann, à Bruxelles	2,200
A REPORTER	23,360

	Report . . .	23,360
17.	M. L. Lambert, à Bruxelles	1,000
18.	La maison de banque Philippson, Horwitz et Cie, à Bruxelles. .	800
19.	MM. Albert Thys, Bruxelles	2,710
20.	P. Roels, à Anvers.	200
21.	Jules Meert, id.	20
22.	Ed. Pécher et Cie, id.	100
23	Ernest Osterrieth, id.	200
24.	Louis Lysen, id.	200
25.	Ch. Lejeune. . . . id.	50
26.	H. Albert de Bary et Cie, id.	100
27.	Adophe de Roubaix, id.	100
28.	G. et C. Kreiglinger, id.	20
29.	Frédéric Jacobs, id.	240
30.	La Banque Delloye et Cie, à Bruxelles	300
31.	La Banque Cassel et Cie, à Bruxelles	250
32	MM. Louis Delbouille, à Ostende.	250
33.	Ed. Weber et Cie, 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 Balser, 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 1er octobre 1889, 20 p. c. le 1er mars 1891, 20 p. c. le 1er mars 1892 et le solde de 20 p. c. le 1er 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'agent 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 peu 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 payement, 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 payement, 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.

Il 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'Etat 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 1er 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 ½ 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 ½ % l'an sur le capital versé des actions de capital et des actions ordinaires;

2° A compléter l'attribution du deuxième dividende de 3 ½ % 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 payement 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 régles 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. Emile 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 Mourlon, 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, procèdera 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 ½ % 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.	INTÉRÊTS.	SOMMES restant disponible 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	30,000	1,449,000	1,400,000	49,000	21	36	48,000	1,000
2	19,976	29,964	1,450,000	1,398,320	51,680	24	36	48,000	3,680
3	19,952	29,928	1,452,680	1,396,640	56,040	28	42	56,000	40
4	19,924	29,886	1,449,040	1,394,680	54,360	26	39	52,000	2,360
5	19,898	29,847	1,451,360	1,392,860	58,500	28	42	56,000	2,500
6	19,870	29,805	1,451,500	1,390,900	60,600	30	45	60,000	600
7	19,840	29,760	1,449,600	1,388,800	60,800	30	45	60,000	800
8	19,810	29,715	1,449,800	1,386,700	63,100	30	45	60,000	3,100
9	19,780	29,670	1,452,100	1,384,600	67,500	32	48	64,000	3,500
10	19,748	29,622	1,452,500	1,382,360	70,140	34	51	68,000	2,140
11	19,714	29,571	1,451,140	1,379,980	71,160	34	51	68,000	3,160
12	19,680	29,520	1,452,160	1,377,600	74,560	36	54	72,000	2,560
13	19,644	29,466	1,451,560	1,375,080	76,480	38	57	76,000	480
14	19,606	29,409	1,449,480	1,372,420	77,060	38	57	76,000	1,060
15	19,568	29,352	1,450,060	1,369,760	80,300	40	60	80,000	300
16	19,528	29,292	1,449,300	1,366,960	82,340	40	60	80,000	2,340
17	19,488	29,232	1,451,340	1,364,160	87,180	42	63	84,000	3,180
18	19,446	29,169	1,452,180	1,361,220	90,960	44	66	88,000	2,960
19	19,402	29,103	1,451,960	1,358,140	93,820	46	69	92,000	1,820
20	19,356	29,034	1,450,820	1,354,920	95,900	46	69	92,000	3,900
21	19,310	28,965	1,452,900	1,351,700	101,200	50	75	100,000	1,200
22	19,260	28,890	1,450,200	1,348,200	102,000	50	75	100,000	2,000
23	19,210	28,815	1,451,000	1,344,700	106,300	52	78	104,000	2,300
24	19,158	28,737	1,451,300	1,341,060	110,240	54	81	108,000	2,240
25	19,104	28,656	1,451,240	1,337,280	113,960	56	84	112,000	1,960
26	19,048	28,572	1,450,960	1,333,360	117,600	58	87	116,000	1,600
27	18,990	28,485	1,450,600	1,329,300	121,300	60	90	120,000	1,300

ANNÉES.	NOMBRE D'ACTIONS en circulation.		SOMMES affectées à l'intérêt et à l'amortissement.	INTÉRÊTS.	SOMMES restant disponible pour l'amortissement.	NOMBRE D'ACTIONS à amortir.		SOMMES affectées à l'amortissement.	Reliquat des comptes d'amortissement.
	Capital.	Ordinaires.				Capital.	Ordinaires.		
28	18,930	28,395	1,450,300	1,325,100	125,200	62	93	124,000	1,200
29	18,868	28,302	1,450,200	1,320,760	129,440	64	96	128,000	1,440
30	18,804	28,206	1,450,440	1,316,280	134,160	66	99	132,000	2,160
31	18,738	28,107	1,451,160	1,311,660	139,500	68	102	136,000	3,500
32	18,670	28,005	1,452,500	1,306,900	145,600	72	108	144,000	1,600
33	18,598	27,897	1,450,600	1,301,860	148,740	74	111	148,000	740
34	18,528	27,786	1,449,740	1,296,680	153,060	76	114	152,000	1,060
35	18,448	27,672	1,450,060	1,291,360	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	27,432	1,449,800	1,280,160	169,640	84	126	168,000	1,640
38	18,204	27,306	1,450,640	1,274,280	176,360	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	27,039	1,450,240	1,261,820	188,420	94	141	188,000	420
41	17,932	26,898	1,449,420	1,255,240	194,180	96	144	192,000	2,180
42	17,836	26,754	1,451,180	1,248,520	202,660	100	150	200,000	2,660
43	17,736	26,604	1,451,660	1,241,520	210,140	104	156	208,000	2,140
44	17,632	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	223,220	110	165	220,000	3,220
46	17,414	26,121	1,452,220	1,218,980	233,240	116	174	232,000	1,240
47	17,298	25,947	1,450,240	1,210,860	239,380	118	177	236,000	3,380
48	17,180	25,770	1,452,380	1,202,600	249,780	124	186	248,000	1,780
49	17,056	25,584	1,450,780	1,193,920	256,860	128	192	256,000	860
50	16,928	25,392	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	213	284,000	980
53	16,518	24,777	1,449,980	1,156,260	293,720	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	24,330	1,449,680	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	243	324,000	2,800
57	15,902	23,853	1,451,800	1,113,140	338,660	168	252	336,000	2,660
58	15,734	23,601	1,451,660	1,101,380	350,280	174	261	348,000	2,280
59	15,560	23,340	1,451,280	1,089,200	362,080	180	270	360,000	2,080
60	15,380	23,070	1,451,080	1,076,600	374,480	186	279	372,000	2,480
61	15,194	22,791	1,451,480	1,063,590	387,900	192	288	384,000	3,900
62	15,002	22,503	1,452,900	1,050,140	402,760	200	300	400,000	2,760
63	14,802	22,203	1,451,760	1,036,140	415,620	206	309	412,000	3,620

ANNÉES.	NOMBRE D'ACTIONS en circulation		SOMMES affectées à l'intérêt et à l'amortissement.	INTÉRÊTS	SOMMES restant disponible pour l'amortissement.	NOMBRE D'ACTIONS à amortir		SOMMES affectées à l'amortissement.	Reliquat des comptes d'amortissement.
	Capital	Ordinaires.				Capital	Ordinaires.		
64	14,596	21,894	1,452,620	1,021,720	430,900	214	321	428,000	2,900
65	14,382	21,573	1,451,900	1,006,740	445,160	222	333	444,000	1,160
66	14,160	21,240	1,450,160	991,200	458,960	228	342	456,000	2,960
67	13,932	20,898	1,451,960	975,240	476,720	238	347	476,000	720
68	13,694	20,541	1,449,720	958,580	491,140	244	366	488 000	3,140
69	13,450	20,175	1,452,140	941,500	510,640	254	381	508,000	2,640
70	13,196	19,794	1,451,640	923,720	527,920	262	393	524,000	3,920
71	12,934	19,401	1,452,920	905,380	547,540	272	408	544,000	3,540
72	12,662	18,993	1,452,540	886,340	566,200	282	423	564,000	2,200
73	12,380	18,570	1,451,200	866,600	584,600	292	438	584,000	600
74	12,088	18,132	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	11,476	17,214	1,452,280	803,320	648,960	324	486	648,000	960
77	11,152	16,728	1,449,960	780,640	669,320	334	501	668,000	1,320
78	10,818	16,227	1,450,320	757,260	693,060	346	519	692,000	1,060
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	9,360	14,040	1,449,960	655,200	794,760	396	594	792,000	2,760
83	8,964	13,446	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	636	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	11,532	1,451,680	538,160	913,520	456	684	912,000	1,520
87	7,232	10,848	1,450,520	506,240	944,280	472	708	944,000	280
88	6,760	10,140	1,449,280	473,200	976,080	488	732	976,000	80
89	6,272	9,408	1,449,080	439,040	1,010,040	504	756	1,008,000	2,040
90	5,768	8,652	1,451,040	403,760	1 047,280	522	783	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	290,080	1,159,700	578	867	1,156,000	3,700
94	3,566	5,349	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	933	1,244,000	460
96	2,344	3,516	1,449,460	164,080	1,285,380	642	963	1,284,000	1,380
97	1,702	2,553	1,450,580	119,140	1,331,240	664	996	1,328,000	3,240
98	1,038	1,557	1,452,240	72,660	1,379,580	688	1,032	1,376,000	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 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 reconnait 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. 40) 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 Gouverneur 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 5 1/2 % et le capital sera payé à la Compagnie avant le 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 payement des capitaux sera fait en Belgique en monnaie ayant cours légal. Les concessions de terre 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 les dites 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 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.

ART. 56. — 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 penqant plus de six semaines, l'Etat pourrait prononcer la déchéance de la Compagnie en reprenant à dire d'experts la ligne, ses dépendances et le matériel d'exploitation.

ART. 57. — Si la Compagnie exigeait le payement 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. 58. — 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 :

1re classe	fr.	500
2e —		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 de 1re classe jouit d'une franchise de bagages de 100 kilogrammes; tout voyageur de 2e 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 42

II. Armement de la ligne 43

III. Coût réel de la section achevée comparé à l'estimation primitive. 43

IV. Coût kilométrique probable 46

V. Point où l'exploitation du chemin de fer commencera à être fructueuse 48

VI. Annexes A à W . . . . . 49 à 62

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 »
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'étude, de constitution et études en cours (1) . .	fr. 2,500,000	»
Immeubles et mobilier (1)	1,350,000	»
Intérêts intercalaires et intérêts des capitaux (1).	2,230,000	»
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	73
Immeubles et mobilier	1,255,242	71
Intérêts intercalaires et intérêts des capitaux	2,228,135	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 68ᶜˢ. Dans les conditions normales, le recrutement coûte 3 à 4 ½ 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 °/₀ 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 70e 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 climatériques 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 i's 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 1er mai 1894 s'élevait à 2.337 hommes (annexe *B*). Le nombre des malades au 10 mars 1894 était de 3 ½ %, ce qui est un chiffre peu élevé. La proportion était de 5 ½ % 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 indigène, 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 50, 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.	Construction à raison de 60 kilomètres par an.
I. Terrassements (annexe *D*) . . . . fr.		10,793 50	10,793 50
II. Maçonneries (annexe *E*)		7,200 »	7,200 »
III. Tabliers métalliques (annexe *F*) . . .		3,047 10	3,047 10
IV. Buses en acier (annexe *G*)		3,425 »	3,425 »
V. Service des stations d'eau et de charbon (annexe *H*).		270 »	270 »
VI. Voie : pose proprement dite (annexe *I*).	1,116 80		
Entretien, calage et relevage (annexe *I'*).	506 »		
Ballastage et entretien (annexe *I''*).	1,338 50		
Coût de la voie (annexe *I'''*).	15,783 83		
		18,745 13	18,745 13
VII. Entretien de la ligne (annexe *J*) . . .		2,835 »	2,835 »
VIII. Personnel noir de la gare de Matadi (annexe *K*)		3,016 26	2,513 50
IX. Habitations et campements pour le personnel blanc et noir (annexe *K'*) . .		1,500 »	1,250 »
X. Locomotives et wagons en service (annexe *L*).		2,646 »	2,205 »
XI. Service téléphonique (annexe *M*) . . .		388 80	348 75
XII. Transports à dos d'homme (annexe *N*) .		538 »	448 40
XIII. Manutentions du service de la superstructure (annexe *O*)		164 52	137 10
XIV. Pose du Decauville, déboisement et désherbement (annexe *P*).		1,349 20	1,168 »
XV. Études restant à faire (annexe *Q*). . .		433 »	433 »
XVI. Personnel blanc en Afrique (annexe *R*).		29,162 »	24,301 »
XVII. Frais de douane (annexe *S*).		2,534 »	2,112 »
XVIII. Frais généraux en Europe (annexe *T*) .		5,220 »	4,350 »
XIX. Frais de bureau en Afrique (annexe *U*).		144 26	120 21
XX. Matériel à acquérir (annexe *V*) . . .		2,010 »	2,010 »
XXI. Entretien du matériel (annexe *W*) . .		621 80	621 80
TOTAL . . . fr.		96,043 57	88,334 49
Imprévus. . . . fr.		3,956 43	11,665 51
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 construir 60 kilomètres par an, le kilomètre reviendrait à fr. 88,334 49 et que ce prix s'élèverait à fr. 96,043 57 pour une construction de 50 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 125. 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 70e kilomètre, la somme de 15,931,490 francs et que, en tablant sur 320 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 Luvituku. On se trouve, en effet, entre ces limites et même au delà, au centre d'une région extrêmement peuplée, ainsi que l'indique la carte du pays qui forme l'annexe *X*.

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.

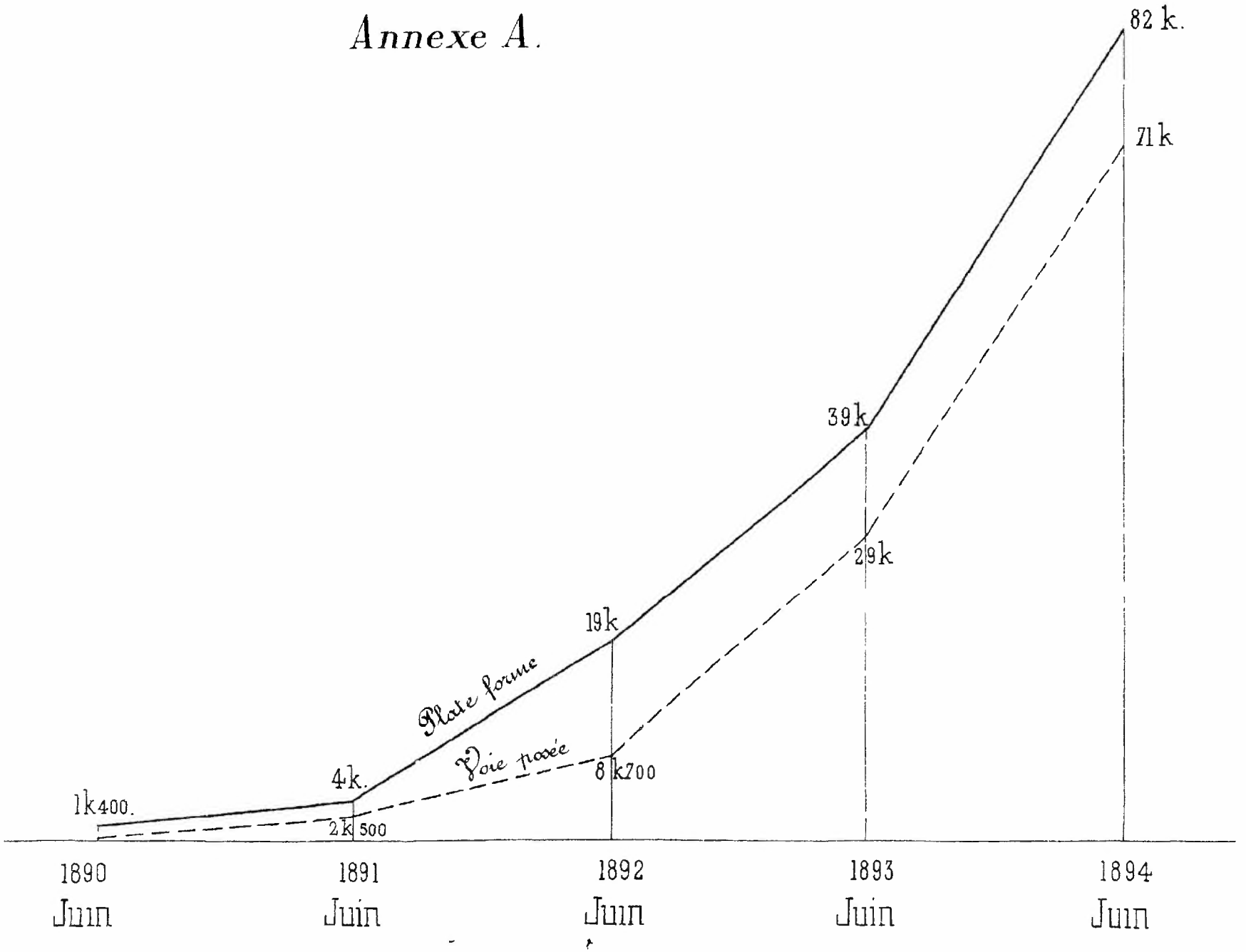
Pour atteindre le point que nous avons en vue, il faudra construire à partir de la fin de juin, 90 à 120 kilomètres de voie. Dans les hypothèses que nous avons envisagées, la construction exigera un peu moins ou un peu plus de deux ans et de 9 à 12 millions, suivant que l'on s'arrêtera au kilomètre 160 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.


82 k.
71 k
39 k
29 k
19 k
4 k.
1 k 400.
2 k 500
8 k 700
Plate forme
Voie posée
1890 Juin
1891 Juin
1892 Juin
1893 Juin
1894 Juin

(48¹)

(48²)

ANNEXE B.

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

NATIONALITÉ.		NOMBRE.	TOTAL.	*Observations.*
Artisans	Sénégalais	81		Parmi lesquels 6 machinistes et 3 chauffeurs.
	Elminas	58		
	Accras	121		
	Sierra Léonais	23		
	Lagos	5		
	Bonney	2		
	Aoussas	2		
	Appams	4		
			296	
Manœuvres	Sénégalais	155		
	Barbades	19		
	Sierra Léonais	259		
	Accras	302		
	Bathursts	14		
	Monroviens (Krooboys)	47		
	Lagos	2		
	Chinois	161		
	Dahoméens	54		
	Indigènes	205		
	Elminas	692		
	Appams	19		
			1,929	
Divers	Elminas (soldats)	58		
	Indigènes (porteurs)	71		
	Infirmiers	3		
			112	
			2,337	

ANNEXE C.

Recrutements de travailleurs noirs effectués depuis le mois de juin 1893.

ACCRAS (Walford).

1893. —	24 juin	150
»	21 juillet	160
»	24 août	122
»	24 septembre	46
»	5 octobre	53
1894. —	1er janvier	79
»	23 janvier	43
»	8 février	59
»	26 février	99
»	24 mars	25
»	24 mars	18
»	26 avril	29
	TOTAL	883

ACCRAS (Callerholm).

1893. —	24 juin	100
»	24 avril	50
»	24 septembre	65
	TOTAL	215

SIERRA LÉONAIS (Walford).

1893. —	8 novembre	59
»	20 novembre	97
	TOTAL	156

SÉNÉGALAIS (La Plène).

1894. —	5 mars	50
»	16 avril	40
»	27 avril	82
»	7 mai	150
	TOTAL	302

RÉCAPITULATION.

	hommes
1° Accras (Walford)	883
2° Accras (Callerholm)	215
3° Sierra Léonais (Walford)	156
4° Sénégalais (La Plène)	302
TOTAL GÉNÉRAL	1,566

ANNEXE D.

TERRASSEMENTS.

Production par journée de manœuvre.

La moyenne de production prise sur les situations de travaux du 10 février au 10 mars 1894 est de $0^{m3},85$.

Les profils en long et en travers montrent que les déblais s'élèvent, en moyenne, à $1^{m3},78$. Nous portons cette moyenne à $2^{m3},500$ pour tenir compte des emprunts, des mal-façons et des contre-fossés assez nombreux à partir du kilomètre 40 et jusqu'au Pool.

Il faut, par mètre courant, $\frac{3,50}{0,85}$ homme à fr. 3,50 $= \frac{2,50 \times 3,50}{0,85} =$ fr. 10.2933 ; et par kilomètre, fr. 10,293 50.

Les explosifs coûtent 20 centimes par mètre cube de terrassement, soit 500 francs au kilomètre.

Les terrassements au kilomètre s'élèvent ainsi à fr. 10,793.50.

ANNEXE E.

Prix de revient des maçonneries.

Un maçon fait en moyenne $0^{m3},270$ par journée.

Un manœuvre fait en moyenne $0^{m3},110$ 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 $0^{m3},400$ 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^{m3} de mélange donnent $3^{m3},75$.

Sur $0^{m3},50$ de mélange, il y a donc $0^{m3},20$ de chaux et $0^{m3},30$ de sable.

Pour 6^{m3} de mélange, il faut donc $2^{m3},400$ de chaux, ce qui donne $3^{m3},75$ de mortier, soit pour 1^{m3} de mortier $\frac{2,4}{3,75} = 0^{m3},640$ 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. × fr. 0,056 . . . . . fr.	15	79
Par mètre cube de maçonnerie, il faut $\frac{1}{0,27} = 3,7$ journées de maçon, à fr. 5,60	20	35
et $\frac{1}{0,11} = 9$ journées de manœuvre, à fr. 3,50	31	50
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 épuisements (les fouilles sont comprises dans les terrassements).

D'après des ouvrages faits avec épuisements, 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^{m3}, soit 80 francs par mètre cube.

Il y a en moyenne par kilomètre :

Pour les ponts	40^{m3} de maçonnerie.
Pour les murs de soutènement	11 —
Pour les têtes de buses	39 —
Total par kilomètre. . .	90^{m3} de maçonnerie.

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

ANNEXE F.

Tabliers métalliques.

On peut compter sur une moyenne de 6 tonnes par kilomètre.		
Matériaux à pied d'œuvre : 320 × 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) 107,83 × 6	647	10
TOTAL. . . fr.	3,047	10

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. . . fr.	3,425	»

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 coltinage, 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 × fr. 3 50	fr.	9,814 »
2,421 × fr. 1 90		4,599 90
19 × fr. 5 50		104 50
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 manœuvre, à fr. 3,50	fr.	9,009 »
320 journées d'indigènes, à fr. 1,90		608 »
TOTAL	fr.	9,617 »

Soit, au kilomètre, 506 francs.

ANNEXE I".

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
TOTAL. . . .	fr.	12,046 10

Soit, au kilomètre, fr. 1,338 50.

ANNEXE I'''.

Voie.

Par mètre courant de voie, il faut :

Rails : 43 kilogrammes à 145 francs la tonne	fr.	6 23
Traverses : $\frac{9}{7}$ de fr. 6 25 la pièce		8 03
Éclisses : $\frac{16^k,300}{7}$ à 155 francs la tonne		0 36
Boulons : $\frac{8 \times 0,400}{7} = \frac{3^k,200}{7}$ à 230 francs la tonne		0 10
TOTAL. . . .	fr.	14 72

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 p. %, 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 × 3 × 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 × 3,50 × 270	fr.	8,910 »
15 × 3,50 × 270		14,175 »
A REPORTER. . . .	fr.	23,085 »

REPORT. . . fr.		23,085 »

Ateliers de réparations et d'entretien :

17 artisans et 19 manœvres ;
10 id. 10 serre-freins pour les machines ;

27 artisans et 29 manœuvres.

$27 \times 5{,}50 \times 270$		40,095 »
$29 \times 3{,}50 \times 270$		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 :

$1{,}092 \times 3{,}50 \times 12$ . . . . . fr.	45,864 »	
$323 \times 1{,}90 \times 12$	7,364 40	
		53,228 40
Steame, launch et remorqueurs		7,000 »
TOTAL . . fr.		130,813 40

Par kilomètre :

Si 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 2t400 de charbon par jour et une petite locomotive, 400 kilogrammes.

Il faut compter, en moyenne en service, sur 5 grosses locomotives et

5 petites, soit une consommation par jour de (3 × 2k,400 + (5 × 4(0k — 9k,200 (y compris les allumages).

Huile. — 1 ½ 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	—
Suif. — 2k,10 par grosse locomotive, soit	kil.	6,30	
0,85 par petite locomotive, soit	»	4,25	
TOTAL. . .	kil.	10,55	
Déchets de coton. — 1k,25 par grosse locomotive, soit . .	kil.	3,75	
½ kilogr. par petite locomotive, soit .	»	2,50	
TOTAL. . .	»	6,25	
Lavettes. — Une par grosse locomotive, soit.	3 pièces.		
Une par petite locomotive, soit	5 —		
TOTAL. . .	8 pièces.		

La dépense par jour est donc de :

Charbon. . . .	9,200 kil. à 50 francs la tonne . . .	fr.	460 »
Huile.	28k,75 à fr. 0,50 le kil.		14 38
Suif	10k,75 à fr. 0,85 »		8 97
Déchets de coton .	6k,25 à fr. 0,80 »		5 »
Lavettes. . . .	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 »
		44 50

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

Par kilomètre : si on construit 50 kilomètres.	fr.	240 30
— — 60 —		200 25

Au total par kil. si on construit 50 kil. : 247 30 + 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 employées au portage pendant un mois, soit une dépense de 1,180 × 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 × fr. 3 50) + (5 × fr. 5 50) = fr. 685 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 $^1/_4$ 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. $2,125 \times 1,90 + 3,50 \times 664 = 6,361$ 50.

Soit par mois fr. 908 80.

Soit un total par mois : fr. $3,617 + 908$ 80 = fr. 4,525 80, et

par kilomètre, 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 charpentier et 52 journées de manœuvres, soit une dépense de fr. 542×5 50 $+ 52 \times 3$ 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 de 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 1re classe à 1,600 francs pour voyage aller et retour . . . . . fr.	57,600 »	
126 de 2e 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 $\frac{206,910}{8,55}$ = ...		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 douanes 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 bureaux.	8,000 »	
Ports de lettres et dépêches	9,300 »	
Location	5,000 »	
Entretien, chauffage et éclairage	3,500 »	
Contributions	550 »	
Frais de voyages	10.000 »	
		167,350 »
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 »
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'exercice 1892-93 . . . . . 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 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	»
Téléphone : 50 appareils à 100 francs	5,000	»
Fil : 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 × 50 × 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. . . fr.	638,980	»

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

Anes 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 ½ an, ont nécessité une dépense de	22,500	»
A REPORTER. . .	61,830	»

REPORT. . .	61,830	»
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	5,500	»

Ce qui donne par année :

Par grosse locomotive : 4,370 francs, soit en moyenne $4 \times 6 \times 4{,}370 =$ . . . . . fr.	104,880	»
Par petite locomotive : 1,875 francs, soit en moyenne $6 \times 6 \times 1{,}875 =$	67,500	»
Par wagon de 10 tonnes : 195 francs, soit en moyenne $40 \times 6 \times 195 =$	46,800	»
Par wagon de 5 tonnes : 52 francs, soit en moyenne $15 \times 6 \times 52 =$	4,680	»
TOTAL. . . . fr.	223,860	»

Soit au kilomètre : fr. 62180.

ANNEXE IV.

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

RECETTES.		DÉPENSES.	
Second semestre de 1894.			
1894 1er juillet Solde disponible (après payement du coupon).	fr. 2,125,000	Construction de 30 kilomètres	fr. 3,000,000
Versements appelés sur le capital	3,000,000	Solde	2,125,000
	Fr. 5,125,000		Fr. 5,125,000
Premier semestre 1895.			
1895 1er janvier Solde disponible	fr. 2,125,000	Construction de 25 kilomètres	fr. 2,500,000
Recettes nettes d'un semestre (1) d'exploitation jusqu'au kilomètre 100	400,000	Intérêts au 1er juil. 1895.	995,000
			Fr. 3,495,000
Versements appelés sur le capital	3,000,000	Solde	2,030,000
	Fr. 5,525,000		Fr. 5,525,000

(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	$\frac{1,000 \times 100}{400}$ =	50,000
— : caoutchouc 300 tonnes	$\frac{440 \times 100}{400}$ =	33,000
Voyageurs 400	$\frac{500 \times 100}{400}$ =	50,000
		Fr. 883,000
Frais de l'exploitation publique		83,000
		fr. 800,000

Soit une recette nette kilométrique de 8,000 francs.

Recettes.		Dépenses.	

Du 1er juillet 1895 au 1er juillet 1896.

1895 1er juillet Solde disponible.	fr. 2,030,000	Construction de 50 kilomètres	fr. 5,000,000
Recettes nettes d'une année d'exploitation jusqu'au kilomètre 125	1,000,000	Intérêts au 1er juil. 1896.	1,155,000
			Fr. 6,155,000
Versements appelés (solde de la souscription d'actions par l'Etat)	4,000,000	Solde	875,000
	Fr. 7,030,000		Fr. 7,030,000

Du 1er juillet 1896 au 1er juillet 1897.

1896 1er juillet Solde disponible.	fr. 875,000	Construction de 50 kilomètres	fr. 5,000,000
Recettes nettes d'une année d'exploitation jusqu'au kilomètre 175	1,400,000	Intérêts au 1er juil. 1897 (1).	1,312,500
			Fr. 6,312,500
Capitaux empruntés .	5,000,000	Solde	962,500
	Fr. 7,275,000		Fr. 7,275,000

Du 1er juillet 1897 au 1er juillet 1898.

1897 1er juillet Solde disponible.	fr. 962,500	Construction de 50 kilomètres	fr. 5,000,000
Recettes nettes d'une année d'exploitation jusqu'au kilomètre 225	1,800,000	Intérêts au 1er juil 1898.	1,487,500
			Fr. 6,487,500
Capitaux empruntés .	5,000,000	Solde	1,275,000
	Fr. 7,762,500		Fr. 7,762,500

Du 1er juillet 1898 au 1er juillet 1899.

1898 1er juillet Solde disponible.	fr. 1,275,000	Construction de 50 kilomètres	fr. 5,000,000
Recettes nettes d'une année d'exploitation jusqu'au kilomètre 275	2,200,000	Intérêts au 1er juil. 1899.	1,645,000
			Fr. 6,645,000
Capitaux empruntés .	4,000,000	Solde	830,000
	Fr. 7,475,000		Fr. 7,475,000

(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 3 1/2 %.

Recettes.		Dépenses.	

Du 1er juillet 1899 au 1er juillet 1900.

1899 1er juillet. Solde disponible. fr.	830,000	Construction de 50 kilomètres . . . . . fr.	5,000,000
Recettes nettes d'une année d'exploitation jusqu'au kilomètre 325	2,600,000	Intérêts au 1er juil. 1900.	1,785,000
		Fr.	6,785,000
Capitaux empruntés . .	4,000,000	Solde	645,000
Fr.	7,430,000	Fr.	7,430,000

Du 1er juillet 1900 au 1er janvier 1901.

1900 1er juillet. Solde disponible fr.	645,000	Construction de 25 kilomètres . . . . . fr	2,500,000
Recettes nettes d'un semestre d'exploitation jusqu'au kilomètre 375. . .	1,500,000		
Capitaux empruntés . .	1,000,000	Solde	645,000
Fr.	3,145,000	Fr.	3,145,000

RÉCAPITULATION.

Kilomètres construits, 400.

Souscription de l'Etat et capitaux empruntés :

1° Avant le 1er juin 1894	fr.	25,000,000
2° Après —		29,000,000
	Fr.	54,000,000