

b) Un chemin de fer reliant la région minière du Katanga au point d'aboutissement de la ligne portugaise de Bengwela à la frontière de l'Etat, la construction de ce tronçon ne devant être commencée que de façon à être terminée en même temps que la ligne portugaise.

En outre, l'Etat charge la Compagnie de réaliser, pour compte de l'Etat, la participation financière de celui-ci dans la Compagnie du Chemin de fer du Katanga, dont l'objet défini par les statuts annexés au décret du 11 mars 1902 est principalement l'étude, la construction et l'exploitation d'une ligne ferrée reliant un point situé sur le Haut-Lualaba à la frontière méridionale de l'Etat Indépendant du Congo (Katanga), le capital de la Compagnie du Chemin de fer du Katanga étant formé à concurrence de 60 p. c. par l'Etat Indépendant du Congo et de 40 p. c. par la Tanganyika Concessions Limited.

L'Etat se porte fort, pour la Compagnie du Chemin de fer du Katanga, que les études, la construction et l'exploitation de cette ligne se feront en participation et d'accord avec la Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga.

Les sommes nécessaires à l'étude et à la construction de cette dernière ligne seront prélevées sur le fonds de construction défini à l'article 4, jusqu'à concurrence de la participation précitée.

Art. 2. — L'Etat mettra gratuitement à la disposition de la Compagnie tous les terrains nécessaires pour l'établissement des voies et dépendances des chemins de fer visés à l'article 1^{er}, ainsi que pour toutes les améliorations et extensions reconnues nécessaires. Ces terrains seront au besoin expropriés par l'Etat et à son compte pour être remis sans frais à la Compagnie.

Art. 3. — L'Etat, conformément à l'article 5 du décret du 3 juin 1906 relatif au Domaine national, accorde à la Compagnie le droit exclusif de faire des recherches minières dans la région comprise entre les limites suivantes :

Au sud, la rivière Lulua jusqu'à son intersection avec la limite occidentale des territoires gérés par le Comité spécial du Katanga (Méridien 23°54' E. de Greenwich).

A l'est, la limite occidentale des territoires gérés par le Comité spécial du Katanga jusqu'au 5^{me} parallèle sud, ce parallèle jusqu'à son intersection avec la rivière Lubefu.

Au nord, cette rivière Lubefu jusqu'à son confluent avec le Sankuru, le méridien passant par ce dernier confluent jusqu'à la ligne de faite séparant les bassins du Kasai et du Sankuru de celui du lac Léopold II (Fini et Lukenié), cette ligne de faite jusqu'au méridien passant par le confluent du Kwango et du Kasai, ce méridien jusqu'à ce dernier confluent.

A l'ouest et au sud, la rivière Kwango jusqu'à son confluent avec la rivière Djuma Kwilu, cette dernière rivière jusqu'au confluent de la rivière Ko, une ligne droite joignant ce confluent à la source de la rivière Lié, une ligne droite de cette source au confluent des rivières Kasai et Lulua, la Lulua jusqu'à son confluent avec le Luebo, cette dernière rivière jusqu'à sa source, une ligne droite joignant cette source au confluent des rivières Lulua et Kaungula et la rivière Lulua jusqu'à son intersection avec la limite occidentale des territoires gérés par le Comité spécial du Katanga (voir carte annexée à la présente convention).

En cas de découverte de gisements, l'Etat lui en concédera l'exploitation pendant 99 ans.

Les bénéfices à résulter de l'exploitation des mines seront partagés par moitié entre l'Etat et la Compagnie après paiement d'un intérêt de 5 p. c. aux capitaux engagés dans l'exploitation de ces mines par la Compagnie elle-même ou par ses filiales.

Art. 4. — Pour l'établissement des lignes, énumérées à l'article premier, il sera créé un fonds de construction formé :

a) Du produit de l'émission des titres de l'emprunt de l'Etat du Congo de 150 millions de francs autorisé par décret du Roi-Souverain en date du 3 juin 1906. Une première partie d'un montant nominal de 10 millions de francs est prise ferme par la Compagnie au taux de 90 p. c.;

En outre, il est accordé à la Compagnie le droit d'option valable jusqu'au 31 décembre 1907 pour la prise d'une deuxième partie de l'emprunt d'un montant nominal de quinze millions de francs, à un taux qui sera inférieur d'un point au taux moyen de la Bourse des quinze jours précédant la date de la signification de prise ferme par la Compagnie, sans toutefois être inférieur à 90 p. c.

b) Du capital de la Compagnie dont la moitié, soit 1,000,000 de francs, sera versée immédiatement et dont l'Etat restituera le montant ainsi qu'il est dit à l'article 7.

Un tiers au moins de ce premier fonds de construction sera réservé exclusivement à la ligne du Bas Congo au Katanga.

Le fonds de construction, dont la Compagnie aura la gestion pour compte de l'Etat et sous son entier contrôle, ne pourra être employé que pour les études, la construction et les frais d'exploitation des lignes de chemins de fer énumérées à l'article premier.

Les sommes constituant ce fonds seront déposées dans les banques chargées de l'émission et préalablement agréées par

l'Etat; elles y seront productives d'un intérêt annuel de trois et quart pour cent (3.25 p. c.). Le produit de cet intérêt sera versé semestriellement à l'Etat pour être affecté au service de la partie de l'emprunt prise ferme par la Compagnie.

Lorsque le premier fonds de construction sera épuisé, il sera émis, dans des conditions et à des dates à convenir, de nouvelles tranches de l'emprunt au fur et à mesure des besoins.

Tous les travaux d'extension ou d'amélioration et tous les achats de matériel neuf reconnus nécessaires par suite de l'augmentation du trafic, après la mise en exploitation, seront supportés par le fonds de construction.

L'Etat s'engage à n'émettre aucun nouvel emprunt avant le 1^{er} juillet 1908, mais il se réserve d'émettre, en cas de nécessité, des bons du Trésor.

Au cas où la Belgique, après accord avec le Roi-Souverain, donateur, entrerait en possession du Congo, les titres de l'emprunt 4 p. c. de l'Etat pourront, pendant un délai de cinq ans, si le Gouvernement belge le veut, être convertis en titres de rente 3 p. c., l'échange se faisant titre pour titre. — Il sera fait mention de cette faculté sur les titres.

Art. 5. — L'Etat payera à la Compagnie, à titre de rémunération, une commission de 10 p. c. sur le montant des dépenses d'études et de construction des lignes. Le montant de cette commission sera établi suivant factures, les susdites dépenses étant toutes engagées et faites sous le contrôle de l'Etat; la commission sera réglée trimestriellement.

Art. 6. — Si les produits de l'exploitation n'étaient pas suffisants pour couvrir les frais, l'Etat s'engage à les parfaire. Il s'engage, en outre, en cas d'insuffisance des produits de l'exploitation, à assurer un intérêt annuel de 4 p. c. au capital versé par la Compagnie dans le fonds de construction. Les avances qui seraient ainsi faites par l'Etat seraient ainsi récupérables sur les bénéfices des années suivantes dans la mesure indiquée ci-après :

Si les produits de l'exploitation sont supérieurs aux frais, l'excédent sera réparti comme suit :

- a) Somme nécessaire pour payer un intérêt annuel de 4 p. c. au capital versé par la Compagnie dans le fonds de construction;
- b) Somme nécessaire pour payer l'intérêt et l'amortissement de l'emprunt de l'Etat;
- c) 10 p. c. du surplus pour constituer un fonds de renouvellement du matériel et de réfections extraordinaires;
- d) Du restant des bénéfices, après les prélèvements ci-dessus,

une partie qui ne dépassera pas le quart sera affectée au remboursement des sommes avancées par l'Etat en exécution du premier paragraphe du présent article; le surplus sera partagé par moitié entre l'Etat et la Compagnie.

Les comptes annuels d'exploitation seront arrêtés au 31 décembre.

Les sommes versées au fonds de renouvellement du matériel et de réfections extraordinaires suivant le litt. *c* ci-dessus seront déposées en banque, comme il est dit à l'article 4, et les prélèvements sur ce fonds se feront suivant accord de l'Etat et de la Compagnie.

Art. 7. — La présente convention, en tant qu'elle se rapporte à l'étude, à la construction et à l'exploitation des chemins de fer, aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, sauf la faculté réservée à l'Etat par le paragraphe 3 ci-après.

A l'expiration de ce terme, l'Etat remboursera le capital versé par la Compagnie dans le fonds de construction.

Toutefois l'Etat pourra, à partir de la vingt-cinquième année, à tout moment et moyennant préavis de deux ans, mettre fin à la convention en ce qui concerne les chemins de fer aux conditions suivantes :

a) Remboursement du capital versé par la Compagnie dans le fonds de construction;

b) Paiement à la Compagnie d'une prime équivalente à la capitalisation à 4 p. c. de la moyenne annuelle des sommes perçues par la Compagnie, en vertu du litt. *d* de l'article 6 ci-dessus, pendant les cinq meilleures années à choisir parmi les sept dernières années, sans que toutefois cette prime puisse dépasser une somme égale au montant du capital versé par la Compagnie dans le fonds de construction.

Art. 8. — Si, pour une cause quelconque, le présent contrat était résolu, les droits garantis à la Compagnie par la présente convention auraient pour gage les fonds déposés en banque, les études faites, les parties de lignes déjà construites et le matériel.

Art. 9. — Le capital de la Compagnie est fixé à deux millions de francs, dont la moitié, soit un million de francs, sera versée immédiatement.

Il ne peut être augmenté et la Société ne peut émettre des obligations qu'avec l'autorisation de l'Etat.

Art. 10. — Pour l'exécution des études et des travaux, l'Etat prêtera ses bons offices à la Compagnie aux fins de lui faciliter le recrutement des ouvriers, l'organisation de la police, les ravitaillements, transports, etc.

Art. 11. — Les études, la construction et l'exploitation se feront conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 12. — La Compagnie ne pourra, sous peine de révocation de plein droit de la présente convention 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 de l'Etat.

Ainsi fait à Bruxelles en double exemplaire, au siège de l'Etat Indépendant du Congo.

Annexe G^{ter}

Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga. — Cahier des charges annexé à la Convention.

Art. 14. — Les tarifs de transport seront établis par tonne et par kilomètre et ne pourront excéder les taux indiqués à l'annexe ci-jointe.

Les tarifs seront revisables tous les dix ans, sans que les abaisséments de tarifs puissent faire baisser les bénéfices annuels en dessous de la moyenne des bénéfices des cinq années qui auront précédé cette réduction. Cette dernière condition sera vérifiée par la comparaison du bénéfice annuel moyen des cinq années qui auront précédé la réduction des tarifs avec le bénéfice moyen des trois années qui auront suivi. En aucun cas, un tarif ainsi révisé ne pourra être inférieur au coût réel du transport, majoré de 25 p. c. La première période de dix ans commencera à dater de la mise en exploitation d'une première section dont la longueur ne sera pas inférieure à 100 kilomètres.

Art. 15. — Outre le prix de transport, la Compagnie pourra percevoir, sur les marchandises et bagages, des frais accessoires pour le chargement, 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 révision.

TARIFS

VOYAGEURS	}	1 ^{re} classe . . .	fr. 0.60 par kilomètre
		2 ^e " . . .	" 0.05 " "

Les travailleurs noirs au service d'un même maître et voyageant par groupe d'au moins trente jouiront d'une réduction de 50 p. c. sur les tarifs de la 2^e classe.

Bagages

Tout voyageur de 1^{re} classe jouit d'une franchise de bagages de 100 kilogs; tout voyageur de 2^e classe jouit d'une franchise de bagages de 20 kilogs.

Les excédents de bagages payent fr. 0.01 par 10 kilogs et par kilomètre.

Marchandises

Bases principales ; tarifs par tonne et par kilomètre :

Ivoire	fr. 1.50
Orseille	0.20
Caoutchouc	1.00
Tous les autres produits du sol et ceux nécessaires à l'alimentation	0.10
Fers, aciers, machines et tout matériel, matériaux et matières destinées à la construction des routes, chemins de fer, canaux et bateaux	0.10
Toutes les autres marchandises non dénommées sont taxées au prix de	0.50

Toutes ces tarifications doivent, pour être appliquées, comporter une expédition d'au moins cinq tonnes avec un minimum de perception sur une distance de 50 kilomètres. Pour les expéditions de moins de cinq tonnes, les tarifs seront majorés de 50 p. c. avec minimum de perception sur une distance de 50 kilomètres.

Tous les produits miniers, autres que les métaux précieux, seront transportés au tarif de fr. 0.10 par tonne kilométrique avec minimum de cinq tonnes sur une distance de 50 kilomètres. Pour les transports de produits miniers comportant des tonnages d'au moins 500 tonnes par jour avec minimum de parcours de 100 kilomètres, provenant d'un seul et même expéditeur et pour une destination unique, il sera fait sur le tarif de fr. 0.10 une réduction de 50 p. c., soit par tonne kilométrique fr. 0.05.

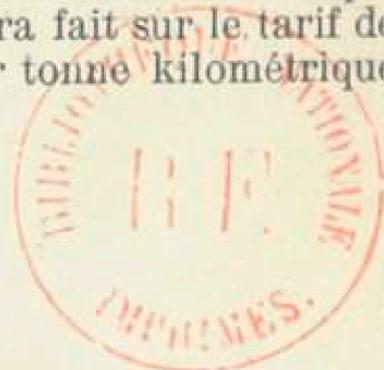


TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Introduction.	5
Chapitre I. — <i>La Compagnie du Katanga</i>	7
Histoire de l'occupation	7
Avant-projet de constitution.	8
Carte de la Colonie du Congo	9
Distribution des bénéfices de la Compagnie du Katanga.	11
Les expéditions	13
Le Syndicat commercial du Katanga	14
Chap. II. — <i>La Compagnie du Lomami</i>	15
Les nouvelles limites du Katanga	15
Chap. III. — <i>Le Comité spécial du Katanga</i>	19
Carte du Katanga et des principales concessions	21
Les avances de l'Etat	22
Conséquences de la création du Comité spécial	23
Le prix des terrains.	25
Chap. IV. — <i>Rapports du Comité spécial du Katanga avec la Tanganyika Concessions Company</i>	26
Histoire de la Compagnie du Tanganyika	27
<i>Voir aussi : Supplément.</i>	123
Les conventions	30
Carte de la Région minière du sud	34
Conséquences des conventions avec la Tanganyika	36
Chap. V. — <i>Découvertes de la Tanganyika</i>	39
Le cuivre	39
Son prix de revient	45
L'étain	46
L'or	47
Le fer, le charbon	48
Les diamants	49
Conditions générales de l'exploitation	49
La Bourse du Travail	52

	Pages
Chap. VI. — <i>L'Union Minière du Haut-Katanga</i>	53
La distribution des titres	55
Le contrôle du Comité spécial	55
Les limites des concessions	57
<i>Voir aussi</i> : Erratum	138
Les bilans	59
La politique du Comité spécial en ce qui concerne l'Union Minière.	60
Chap. VII. — <i>Les autres Sociétés de Recherches et d'Exploitation</i>	63
1° La Société d'Etudes et de Recherches Minières du Bas-Katanga.	63
2° La Compagnie Géologique et Minière des Ingé- nieurs et Industriels belges	66
3° La Société Commerciale et Minière du Congo.	67
4° La Société Industrielle et Minière du Katanga	69
5° La Belgo-Katanga	70
6° La Société Foncière, Agricole et Pastorale du Congo-Belge.	72
7° La Société d'Entreprises au Katanga	73
8° Les sociétés en voie de constitution	73
Le règlement minier et la situation actuelle.	74
<i>Voir aussi</i> : Supplément	124
Chap. VIII. — <i>Les Chemins de fer</i>	76
<i>Voir aussi</i> : Erratum	138
Carte de l'Afrique centrale et du sud	77
1° Le chemin de fer de Bengwela	78
2° La Compagnie des Chemins de fer du Congo supé- rieur aux Grands Lacs africains	80
Les tarifs	83
3° La ligne du sud (Beira)	87
Les chemins de fer en Afrique du sud.	87
Les contrats anglo-belges	89
Les tarifs	93
4° La Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga	94
La Compagnie du Chemin de fer du Katanga	95
Rapports entre les deux sociétés et les lignes de raccordement à créer par elles.	97
La ligne directe du Bas-Congo	100
La ligne du Kasai	101
La question financière	103
Conclusions et comparaisons	105
Indication des distances.	108

	Pages
Chap. IX. — <i>Les résultats financiers de la Compagnie du Katanga</i>	111
Part de la Société dans le développement du Katanga en général	111
Les résultats du Comité spécial.	113
Les dividendes.	116
Les fluctuations des titres.	117
Les derniers bilans	118
Composition du Conseil d'administration et du Comité spécial.	119
Chap. X. — <i>Considérations générales</i>	120
SUPPLÉMENTS.	123
1. Dernier bilan de la Tanganyika.	123
2. Le règlement minier.	124
3. Le règlement minier.	136
Errata.	138
ANNEXES	139
A. Convention signée le 12 mars 1891 entre l'Etat Indépendant du Congo et les promoteurs de la Compagnie du Katanga (en formation)	139
Abis. Extrait des statuts de la Compagnie du Katanga	142
B. Rétrocession de la partie septentrionale du Katanga.	147
C. Comité spécial. Création.	148
Cbis. Comité spécial. Personnalité civile.	149
Cter. Comité spécial. Avances de fonds.	150
D. Union Minière du Haut-Katanga. Statuts.	152
Dbis. Union Minière du Haut-Katanga. Cahier des charges	157
E. Convention Thys-Jadot (servant de modèle aux autres conventions).	164
F. Compagnie du Chemin de fer du Katanga. Statuts	167
G. Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga. Statuts.	170
Gbis. Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga. Convention	172
Gter. Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga. Cahier des charges	177
Tarifs	178
Table des matières	179

