

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ÉTUDES ET D'EXPLORATIONS À MADAGASCAR

La Colonisation à Madagascar.
(*La Petite Gironde...*, 9 février 1897)

Bordeaux était jadis la ville où les entreprises coloniales trouvaient en grand nombre des promoteurs et des adhérents. À la tête des comptoirs français dans les Indes, les Antilles, etc., on était toujours sûr de rencontrer des Bordelais qui apportaient ainsi à la France et à notre cité un puissant élément de grandeur et de richesse. Voici qu'un renouveau d'idées colonisatrices semble naître chez nous avec la possession définitive de Madagascar.

Des négociants bordelais, à la tête desquels il convient de citer MM. Théophile Dubos ¹, Harry Johnston ², Maurice Tandonnet ³, Marc Maurel ⁴, Eug. Buhan ⁵, Dussaut ⁶, Arthur Bourgès ⁷, etc., viennent de se grouper en vue de constituer une Société d'études ayant pour objet d'organiser une Compagnie exclusivement française de colonisation à Madagascar.

Les membres fondateurs de cette Société d'études sont en pourparlers avec l'administration supérieure pour obtenir certaines concessions provisoires, qui seraient ensuite transformées en concessions définitives. Ces concessions s'appliqueraient à la mise en valeur des richesses de la colonie, à la création de chemins de fer et notamment d'une ligne destinée à relier Tananarive à la côte.

Tout fait espérer qu'une entente ne tardera pas à s'établir et que nos concitoyens pourront mettre bientôt au service de cette œuvre patriotique leur dévouement et leur expérience.

¹ Jean-Louis-Théophile Dubos, négociant en vins à Bordeaux et propriétaire, demeurant au château de Cantemerle, commune de Macau, Médoc (Gironde). Décédé à Paris, le 4 janvier 1905.

² Harry Scott Johnston (Bordeaux, 23 août 1834-Bordeaux, mars 1918) : fils de Nathaniel Johnston, négociant, et de Charlotte Sophie Scott. Chevalier de la Légion d'honneur du 2 oct. 1877 (min. agriculture et commerce) : négociant à Bordeaux, administrateur de la Société immobilière d'Arcachon, directeur des pêcheries de l'Océan à Arcachon.

³ Maurice Tandonnet (1844-1906) : chef de la maison [Tandonnet frères](#), de Bordeaux : armateurs, négociants, consignataires.

⁴ Jean Marc Maurel (Pont-de-Larn, Tarn, 14 juin 1826-Bordeaux, 16 juillet 1911) : il débute au Sénégal chez [Maurel et Prom](#), puis rentre à Bordeaux en 1869 pour fonder Maurel frères, huilerie et armement. Conseiller municipal de Bordeaux (1870-1873), trésorier de la chambre de commerce, président de la Société de géographie commerciale, de la Société d'économie politique (1881-1911)... Chevalier de la Légion d'honneur (1896).

⁵ Joseph Marie Antoine Eugène Buhan (Bordeaux, 1854-Bordeaux, 1936) : fils d'Évariste Buhan (de Buhan et Teisseire : maison de commerce bordelaise installée au Sénégal et en Haute-Volta), frère de Pascal Buhan (1847-1930), de la même maison et de Pascal Buhan et Cie, transformée en 1908 en Nouvelle Société commerciale africaine. Avocat. Maire de Gradignan (1920), sénateur de la Gironde (1924-1936).

⁶ Jean Dussaut : négociant en eaux de vie à Bordeaux.

⁷ Arthur Bourgès : de la maison J. Bourgès et Troyes, importation de bois du Nord à Bordeaux, administrateur de la Banque de France, et de L'Unité française (assurances)(1907). Membre de la chambre de commerce, juge au tribunal de commerce. Propriétaire de la villa Faust à Arcachon. Décédé en 1910.

INFORMATIONS
(*La Dépêche coloniale*, 10 février 1897)

Des négociants bordelais, en tête desquels les noms les plus cotés de notre haut commerce : MM. Théophile Dubos, Harry Johnston, M. Tandonnet, Marc Maurel, E. Buhon, Arthur Bourguès, etc., viennent de se grouper dans le but de constituer une société d'études en vue de l'organisation d'une compagnie entièrement française de colonisation à Madagascar.

Société d'études et d'explorations à Madagascar.
(*La Gironde*, 11 février 1897)

On nous adresse la communication suivante :

« Les statuts d'une société anonyme, au capital de 500.000 fr., viennent d'être signés en étude de M^e Robin, notaire à Bordeaux, par MM. Arthur Bourguès, Eugène Buhon, Théophile Dubos, Dussaud, Harry Johnston, Marc Maurel, Maurice Tandonnet, fondateurs.

« Il sera sans doute, sous peu de jours, ouvert une souscription publique pour compléter le capital.

« Le titre de la Société sera le suivant : « Société française d'études et d'explorations à Madagascar. »

« Cette Société, comme l'indique son titre, aura pour objet de rechercher les moyens de mettre en valeur les richesses de Madagascar, d'étudier la construction de chemins de fer, notamment d'une ligne reliant Tananarive à la côte ; l'établissement éventuel de ports, de voies charretières et fluviales, l'exploitation de mines, d'usines, d'établissements industriels, magasins, d'entrepôts, de docks et toutes autres entreprises susceptibles de développer le commerce, l'industrie et l'agriculture à Madagascar.

« La Société croit dès maintenant pouvoir compter obtenir du gouvernement, sauf la sanction des Chambres, une concession comprenant la construction et l'exploitation pendant 99 ans d'un chemin de fer entre Tananarive et la côte Est, de vastes propriétés territoriales, un privilège pour la concession des mines se trouvant sur ces propriétés et. l'exemption temporaire des redevances afférentes à ces mines, etc., le tout dans des conditions définies dans un cahier des charges.

« La Société formerait une mission études composée d'hommes spéciaux, ingénieurs, agronomes, industriels qui seraient chargés de lui faire un rapport sur les conditions dans lesquelles ces diverses concessions pourraient être exploitées.

« À ce moment, et si le résultat des études est satisfaisant, une nouvelle Société de colonisation pourra être formée, qui devra réaliser le programme élaboré par la Société d'études et bénéficier de la concession accordée par le gouvernement. »

ANNEXE N° 2334
(Session ord. — Séance du 11 mars 1897.)
(*JORF Documents parlementaires*, 1897, p. 369 s)

PROJET DE LOI autorisant le ministre des colonies à accorder à la Société française d'études et d'explorations à Madagascar, la concession d'un chemin de fer de Tananarive à la mer, présenté au nom de M. Félix Faure, président de la République française, par M. André Lebon, ministre des colonies. — (Renvoyé à la commission des chemins de fer.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Messieurs,

dès l'occupation de Madagascar, l'administration des colonies a dû s'occuper d'établir une voie de communication entre Tananarive et la mer. Le tracé dans la direction de Majunga entraîne un allongement de parcours et, par suite, une augmentation de dépenses considérable. La situation politique et les conditions topographiques rendent l'accès de l'île impossible du côté de l'Ouest ; les études faites ont eu, en conséquence, pour objet l'établissement de communications entre la capitale et la côte Est, où se trouve le port de Tamatave.

La construction d'une route carrossable, actuellement en cours d'exécution, pourra suffire pour assurer, pendant quelques années, les transports dans des conditions relativement satisfaisantes de prix et de rapidité ; mais la construction d'un chemin de fer peut être considérée comme indispensable au développement industriel et agricole de l'Émyrne et des régions environnantes. L'insuffisance des ressources de la colonie et les besoins urgents auxquels elle devra d'abord satisfaire par la construction de voies de communication plus modestes dans les différentes parties de son territoire, ne lui permettront pas, d'ici à bien longtemps, d'exécuter par elle-même des travaux de cette importance ; l'exploitation du chemin de fer paraît d'ailleurs devoir être fructueuse, si elle est bien dirigée et si on applique des tarifs en rapport avec la situation économique du pays. L'intervention de l'industrie privée est donc naturellement indiquée.

Plusieurs propositions émanant de capitalistes sérieux ont été présentées au département des colonies pour la concession d'un chemin de fer de Tananarive à la mer. Le ministre a cru devoir écarter celles de ces propositions qui avaient pour base la garantie d'intérêts ; leur acceptation aurait, en effet, entraîné non seulement la colonie, mais l'État, dans une voie dangereuse pour leurs finances, en même temps qu'elle aurait apporté un obstacle très sérieux au développement ultérieur des chemins de fer dans l'île.

Les affaires qui reposent sur la garantie d'intérêts sont aujourd'hui considérées en France comme un placement de capitaux à revenu fixe ; les porteurs d'actions ne s'attachent qu'à la sécurité du gage, sans se préoccuper des éventualités d'augmentation des dividendes, et les concessionnaires, qui servent d'intermédiaires entre les actionnaires et l'État, ne cherchent eux-mêmes de bénéfices que dans l'émission des titres et dans la construction. Aussi, l'exploitation est-elle considérée simplement comme une sujétion à laquelle on ne peut se soustraire et dont on se préoccupe uniquement d'écarter les aléas.

L'application de ces principes n'aurait pas seulement pour effet d'assimiler la garantie à un emprunt, elle serait un obstacle grave au développement d'une colonie nouvelle. Sans doute, les chemins de fer ne sont que des outils de transport mis à la disposition du public et dont il suffit de limiter les tarifs à des maxima raisonnables pour qu'il puisse en tirer parti ; mais lorsque le trafic est à créer et que tout progrès commercial et industriel dépend de lui, on ne saurait, sans danger, mettre un pareil outil dans les mains de capitalistes qui se désintéressent de son emploi, car, l'intérêt de l'exploitant peut seul créer une tarification et un service en harmonie avec les besoins et les ressources de la contrée. L'application de la garantie d'intérêts à la première et à la plus importante des lignes à construire à Madagascar entraînerait d'ailleurs, comme

conséquence inévitable, l'extension du même système aux autres lignes à construire successivement dans l'île, car toute entreprise de cette nature serait discréditée dans l'esprit du public et par suite irréalisable, si la colonie lui refusait la garantie, après l'avoir jugée nécessaire pour la ligne dont le trafic est le mieux assuré. Ce sont alors des centaines de millions que la colonie ou, pour parler plus exactement, l'État aurait à engager dans le réseau malgache.

Les demandes de concession qui impliquent la garantie d'intérêts étant écartées, il reste à examiner celles qui, à l'exemple de ce qui s'est fait aux États-Unis, ont pour base l'attribution au concessionnaire de terres et de mines. Le principe de ce mode de concession n'a plus à être discuté ; l'impulsion remarquable qu'il a imprimée à la colonisation dans les pays neufs où il a été appliqué, les bénéfices qu'il a procurés aux concessionnaires et qui leur ont permis d'étendre progressivement leurs ressources, les abaissements de tarifs qui ont été la conséquence naturelle de la réunion dans les mêmes mains d'intérêts agricoles et industriels et des intérêts de l'exploitation, font considérer ce système par tous les hommes compétents comme un puissant instrument de progrès. Un groupe important de capitalistes appartenant au haut commerce de Bordeaux a étudié son application au chemin de fer de Tananarive à la mer ; le département est tombé d'accord avec lui, après une longue discussion, sur un projet de traité dont nous allons exposer les clauses principales.

BASES DU TRAITÉ

Le traité est passé avec MM. Arthur Bourgès, Eugène Buhaud [Buhan], Théophile Dubos, Jean Dussaud, Johnston, Marc Maurel et Maurice Tandonnet, négociants à Bordeaux, agissant au nom de la Société française d'études et d'exploration à Madagascar, en formation. Il est stipulé que la société, qui sera constituée définitivement pour la construction et l'exploitation de la ligne, sera sous le régime de la loi française, que ses administrateurs seront français et que son capital sera de 30 millions au moins.

En outre, pour répondre à des préoccupations qui s'étaient manifestées dans le public et dans le Parlement, le Gouvernement a exigé que les deux tiers des terres concédées ne pussent être rétrocédées et que les emplois permanents d'agents de chemins de fer en résidence dans l'île ne pussent être confiés qu'à des Français ou à des sujets français.

Un délai d'un an, qui peut être augmenté de six mois, dans le cas où les études seraient assez avancées à son expiration, est accordé à la société pour faire connaître si elle accepte définitivement la concession. Ce délai est indispensable, non seulement pour la constitution du capital social, mais pour les études, qui ne peuvent être faites que dans la colonie. On ne saurait en effet demander à des hommes d'affaires sérieux de s'engager définitivement dans une entreprise de cette importance sans s'être entourés de renseignements complets, aussi bien au point de vue technique qu'au point de vue économique.

L'importance du capital affecté à ces études (300.000 fr.) ne permet pas de douter que les demandeurs en concession aient la ferme intention d'aboutir, et nous sommes convaincus que des recherches approfondies confirmeront leurs espérances au sujet de l'avenir de l'entreprise. D'ailleurs, même en admettant que, à l'expiration du délai fixé, la société renonce à la concession, le temps qui lui est accordé pour prendre cette décision ne sera pas perdu ; il faudra, en effet, plus d'une année pour que l'étude du tracé du chemin de fer, qui vient d'être commencée par une mission d'officiers du génie, puisse être terminée et que les conditions d'exécution, au point de vue des ressources en main-d'œuvre et en matériaux, puissent être exactement connues. Ni la colonie, ni un concessionnaire ne pourrait donc actuellement entreprendre les travaux à ses risques et périls sans se lancer dans une aventure.

Le traité comprend :

1° La concession pour quatre-vingt-dix-neuf ans d'un chemin de fer de Tananarive à la mer et, s'il y a lieu, d'un port à établir soit sur l'Iharoka, soit sur une des lagunes ou sur un des lacs qui bordent la mer, soit sur la mer ;

2° La concession de terres cultivables à choisir par la société et des mines que peut renfermer le sous-sol de ces terres.

CHEMIN DE FER

Le chemin de fer doit relier Tananarive à une voie navigable que la colonie s'occupe de créer, soit au moyen de ses propres ressources, soit par voie de concession, entre Andévoranto et Tamatave. Dans le cas où cette voie ne serait pas établie un an au moins avant la date fixée pour l'ouverture du chemin de fer à l'exploitation, la société se chargera de l'établir et de l'exploiter moyennant une redevance à percevoir sur le trafic. On évitera ainsi la construction d'environ 100 kilomètres de chemin de fer dans une région insalubre, et on réservera l'avenir, en vue du cas où l'établissement d'un nouveau port serait reconnu possible entre Tamatave et Andévoranto. Les études faites jusqu'ici ont en effet montré que le tracé du chemin de fer doit emprunter la vallée de l'Iharoka et d'un de ses affluents et, par suite, rejoindre la côte à une grande distance de Tamatave.

Pour garantir la société contre une concurrence qui serait ruineuse pour elle, sans être avantageuse pour la colonie, celle-ci s'interdit de construire et de concéder pendant toute la durée de la concession aucun autre chemin de fer reliant Tananarive à la mer entre Tamatave et Mahanaro. La société aura, en outre, mais pendant quinze ans seulement, un droit de préférence pour les embranchements reliant sa ligne soit à la mer, soit à un point quelconque de l'Emyrne et pour toute autre ligne aboutissant à Tananarive. Cette clause lui donnera la faculté de créer autour de son artère principale un réseau d'affluents dont le développement assurera la prospérité de son entreprise ; la durée pendant laquelle elle pourra exercer son droit de préférence est d'ailleurs trop limitée pour qu'elle puisse, dans son intérêt particulier, entraver le développement des communications entre l'Emyrne et les autres parties de l'île. Ce n'est pas, en effet, avant quinze ans qu'on pourra, même dans l'hypothèse la plus favorable, songer à créer un réseau général de chemins de fer ; le seul but qui puisse être utilement poursuivi pour le moment est l'établissement de communications indépendantes entre l'intérieur de l'île et la mer.

Le cahier des charges laisse à la société, pour la construction et l'exploitation du chemin de fer, une liberté aussi grande qu'il est possible de l'admettre, sans léser les intérêts du public ; il renferme néanmoins des stipulations précises destinées à donner à la colonie les garanties indispensables de bonne exécution en ce qui concerne le poids des rails, l'espacement des traverses, la largeur de la voie, qui est fixée à 1 mètre, les déclivités, les rayons des courbes, l'espacement des stations, la largeur de la plate-forme et l'exécution des ouvrages d'art. Il détermine également les obligations imposées au concessionnaire en ce qui concerne le matériel roulant, l'entretien, le nombre et la marche des trains, les délais de transport, le service des postes et les tarifs. Ce dernier point mérite un examen spécial. L'entreprise ne comportant ni subvention ni garantie d'intérêts, c'est seulement sur les bénéfices de l'exploitation que la société devra compter pour rémunérer son capital et l'indemniser de ses risques ; car la mise en valeur des terres et des mines exigera de sa part des sacrifices importants et sera, au moins au début, un moyen de développer son trafic et d'élargir son crédit, plutôt qu'une source directe de profits. D'un autre côté, jusqu'à ce que des routes charretières soient établies et que l'emploi des animaux de trait soit devenu normal dans la région, le chemin de fer ne servira qu'au transport des marchandises ayant une assez grande valeur par rapport à leur poids ; car celles-là seules pourront supporter jusqu'à la station de départ ou

d'arrivée des frais onéreux de transport par bourjanés et par bêtes de somme. Le trafic sera donc très limité et il n'y a pas à craindre de faire du tort à son développement en laissant au concessionnaire une part importante de l'économie que le chemin de fer permettra au public de réaliser.

Dans ces conditions, il était logique de prendre pour type des tarifs maxima à établir, non ceux qui sont en vigueur en France, mais ceux qui ont été adoptés dans les pays placés dans des conditions analogues à celle où se trouve Madagascar.

Les tarifs du chemin de fer du Congo belge sont de 2 fr. 40 par kilomètre et par tonne à l'importation et varient de 0 fr. 24 à 1 fr. à l'exportation aux États-Unis, sur les chemins de fer à voie étroite du Colorado, avec lesquels la voie de Tananarive à la mer offre beaucoup d'analogie à tous les points de vue, les tarifs entre Denver et Georgetown (84 kilomètres) ont été fixés au début de l'exploitation à 0 fr. 98, 0 fr. 90, 0 fr. 84 et 0 fr. 80, selon la classe des marchandises ; leur élévation n'a pas empêché la population du Colorado de s'élever, en dix ans (1870 à 1880) de 40.000 à 195.000 âmes. Les tarifs acceptés par la société sont moins élevés que ces derniers ; ils sont, par kilomètre, de 0 fr. 50, 0 fr. 30 et 0 fr. 20, selon la classe, pour les voyageurs et de 1 fr., 0 fr. 75 et 0 fr. 50 pour les marchandises. Ils représentent, sur les prix actuels de transport, une économie énorme. En effet, en admettant (ce qui est exagéré) que les mêmes tarifs soient applicables sur la voie navigable, les prix de transport de Tamatave à Tananarive varieraient de 60 fr. à 150 fr. pour les voyageurs et de 150 fr. à 300 fr. pour les marchandises. Aujourd'hui, le prix de transport de la tonne de marchandises s'élève à 1.300 fr, au minimum pour les transports de l'État et à plus de 1.700 fr. pour les transports commerciaux ; il n'y a pas espoir de le voir s'abaisser notablement, car le nombre des porteurs est limité, et leurs exigences ne feront que croître avec le trafic.

Les tarifs que nous venons d'indiquer sont des maxima que la société ne pourra dépasser, mais au-dessous desquels elle pourra librement fixer les prix de transport, sous la seule réserve d'appliquer les mêmes conditions à tous les expéditeurs et de leur donner, par voie d'affichage, la publicité nécessaire. Son intérêt la conduira à réduire progressivement les prix ; car non seulement elle aura à lutter contre la concurrence de la route actuellement en cours d'exécution, lorsque celle-ci sera construite et qu'un roulage régulier y sera établi ; mais, à mesure que des voies de communication affluentes seront créées, elle aura bénéfice à attirer le trafic et à faciliter l'écoulement des produits des terres qui lui appartiendront, par des abaissements de taxe bien compris.

Quelque espoir que l'on soit en droit de fonder sur l'intérêt même de la société pour mettre les prix de transport en harmonie avec les besoins du commerce, on ne saurait s'en remettre exclusivement à elle sur ce point, et on a dû prévoir le cas où une mauvaise administration, une conception trop étroite de ses intérêts ou des circonstances actuellement difficiles à prévoir feraient de son monopole un obstacle au progrès. Le cahier des charges stipule, dans ce but, un abaissement des tarifs maxima des voyageurs et de la grande vitesse, lorsque la recette correspondante atteindra 5.000 fr. par kilomètre et par an, et des marchandises en petite vitesse, lorsque la recette totale atteindra 30.000 fr. par kilomètre et par an ; les tarifs applicables à ces dernières décroîtront progressivement à partir de cette limite, à mesure que le trafic continuera à augmenter. Toutefois, le chiffre élevé des recettes à partir duquel ces abaissements commenceront à se produire, et même seulement la gestion par une société privée d'une exploitation si intéressante pour la prospérité de la colonie pourrait, à un moment donné, apporter des entraves à son développement et créer des embarras à son gouvernement. C'est pour ce motif qu'on a stipulé pour celui-ci le droit de racheter à toute époque le chemin de fer et le port.

Le délai accordé pour l'exécution du chemin de fer est fixé à six ans ; le concessionnaire aura tout avantage à exécuter les travaux aussi rapidement que possible pour éviter les pertes d'intérêts et hâter la mise en valeur de ses terres, mais il

faut compter avec les circonstances exceptionnelles qui pourront se produire, telles que la difficulté du recrutement des travailleurs, la rencontre de terrains de mauvaise qualité, le défaut de sécurité complète dans certaines régions, etc. En raison de ces éventualités, on ne saurait fixer un délai pu court sans admettre des clauses restrictives grâce auxquelles il ne serait qu'un leurre ; il est préférable de fixer un délai ferme, en laissant au concessionnaire la responsabilité de tous les retards qui ne proviendraient pas de causes de force majeure.

CONCESSIONS DE TERRES ET DE MINES

La société n'a cru pouvoir se charger de construire et d'exploiter le chemin de fer que moyennant une vaste concession de terres et de mines qui lui permette de consacrer une partie de son capital au développement de la colonisation et à la mise en valeur des terres traversées par la ligne. La surface qui lui est concédée par le traité est de 520.000 hectares, soit environ 2.600 hectares par kilomètre de chemin de fer. Cette proportion est sensiblement égale à celle qui a été admise aux États-Unis pour les lignes de l'Union-Pacific, du Central-Pacific et du Kansas-Pacific, et très inférieure à celle qui a été admise pour le Texas-Pacific et le Northern-Pacific ; les concessions afférentes à ces deux chemins de fer s'élèvent, en effet, à 10.000 hectares par kilomètre pour le premier et à 18.000 hectares par kilomètre pour le second. La faculté laissée à la société de choisir les terres qui lui seront attribuées est entourée des restrictions nécessaires pour permettre la mise en valeur par la colonie des terres domaniales dont elle conservera la possession et pour assurer le libre accès aux stations des transports de toutes les régions voisines. La société ne deviendra d'ailleurs propriétaire de ses concessions qu'à mesuré de l'achèvement et de la mise en exploitation du chemin de fer.

Le privilège accordé à la société pour la concession de mines sera limité au sous-sol des terres dont elle aura la propriété ; ces terres ne se trouvent pas dans la région aurifère actuellement connue, le privilège dont elles sont l'objet n'arrêtera donc pas l'essor de l'industrie minière ; il paraît, au contraire, devoir y contribuer, car si la société découvrait des gisements ayant un réel avenir, elle aurait tout intérêt à consacrer des capitaux à leur mise en valeur dans l'intérêt du trafic du chemin de fer.

CONCLUSION

Les textes de la convention et du cahier des charges qui y est joint ont été longuement discutés avec les représentants de la société. On s'y est efforcé non seulement d'y garantir les intérêts de la colonie, mais d'y introduire les conditions qui pouvaient contribuer à la prospérité de l'entreprise soit en la mettant à l'abri de l'arbitraire, soit en facilitant son œuvre industrielle et agricole. Le développement et le crédit de la colonie ont, en effet, tout à gagner au succès des premiers capitalistes qui consacreront des fonds à sa mise en valeur, en demandant à ses seules richesses naturelles la garantie de leurs avances et le bénéfice de leur initiative.

Le comité technique des travaux publics et la commission permanente du Conseil supérieur des colonies ont donné l'un et l'autre, à l'unanimité, un avis favorable au traité proposé.

Dans ces conditions, le ministre des colonies a l'honneur de proposer à la Chambre d'approuver le projet de loi suivant :

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. Est approuvée la convention provisoire passée, le 10 mars 1897, pour la concession d'un chemin de fer de Tananarive à la mer, entre le ministre des colonies, d'une part et, d'autre part, la société française d'études et d'explorations à Madagascar.

Art. 2. — Ladite convention et le cahier des charges annexés à la présente loi seront enregistrés au droit fixe de 3 fr.

CONVENTION

Entre M. le ministre des colonies et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi, d'une part,

Et MM. :

1° Arthur Bourgès, négociant, membre de la maison J. Bourgès et Troyes, demeurant à Bordeaux, rue Marango, n° 6 ;

2° Eugène Buhan, négociant, chevalier de la Légion d'honneur, membre de la maison Audinet et Buhan, demeurant à Bordeaux, rue Ferrère, n° 40 ;

3° Théophile-J. Dubos, négociant, membre de la maison Dubos frères, demeurant au château de Cantemerle, commune de Macau-en-Médoc (Gironde) ;

4° Jean Dussaud, négociant, membre de la maison P. et J. Dussaud frères, demeurant à Bordeaux, quai des Chartrons, n° 37 ;

5° Harry Scott Johnston, négociant, chevalier de la Légion d'honneur, membre de la maison Nath. Johnston et fils, demeurant à Bordeaux, sur le domaine de Lescure, boulevard du Tondu, n° 105 ;

6° Marc Maurel, négociant-armateur, chevalier de la Légion d'honneur, membre de la maison « Maurel frères », demeurant à Bordeaux, cours du Chapeau-Rouge, n° 48 ;

7° Maurice Tandonnet, négociant-armateur, membre de la maison « J.-Hte Tandonnet frères », demeurant à Bordeaux, cours du Chapeau-Rouge, n° 17,

Agissant pour le compte de la « Société française d'études et d'explorations à Madagascar » dont ils ont établi les statuts par acte passé devant M^e Aurélien Bebin et son collègue, notaires à Bordeaux, les 2 et 3 février 1897 ;

D'autre part,

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

Art. 1^{er}. — Le ministre des colonies accorde à la « Société française d'études et d'explorations à Madagascar » :

1° La concession de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer entre Tananarive et la mer, et, s'il y a lieu, d'un port à établir soit sur l'Iharoka, soit sur une des lagunes ou un des lacs qui bordent la mer, soit sur la mer ;

2° La concession de 520.000 hectares de terres du domaine, à choisir dans les conditions définies aux articles 4 et 5 ci-après ;

3° Un privilège pour la concession de mines, tel qu'il est défini par les articles 10 et 11 ci-après ;

4° La concession éventuelle de 10.000 hectares de terres du domaine et autour du port à construire.

Art. 2. — La concession du chemin de fer et du port est accordée à la société aux clauses et conditions stipulées dans le cahier des charges annexé à la présente convention. Ces clauses et conditions seront obligatoires pour la société aussitôt que cette dernière aura rendu définitive la présente convention, en usant du droit d'option stipulé ci-après. Le délai d'exécution commencera à courir à partir de la date fixée ci-après pour l'expiration du délai d'option.

Art. 3. — La concession des terres conférera à la société la propriété du sol avec tous les droits qui y sont attachés, sous les seules réserves stipulées à l'article 9 ci-dessous, et sous réserve des droits de propriété, servitude, usufruit, etc., antérieurement acquis. Les terres ainsi concédées seront exemptes de tout impôt foncier pendant vingt-cinq ans à

partir de l'expiration du délai pour l'immatriculation accordé à la société par l'article 5 ci-dessous. Les deux tiers de ces terres ne pourront être rétrocédés qu'à des Français ou naturalisés Français ou à des sujets français.

Art. 4. — La société est autorisée à choisir les terres dont elle a la concession en vertu du n° 2 de l'article 1^{er} ci-dessus, dans les conditions et sous les réserves ci-dessous.

100.000 hectares au moins seront situés dans la vallée du Mangoro ; le reste sera situé dans les vallées du Mangoro et de ses affluents, de l'Iharoka et de ses affluents, du haut Ikopa et des affluents qu'il reçoit en amont ou à moins de 100 kilomètres en aval de Tananarive, à proximité du port et des stations du chemin de fer.

Les lots ne pourront avoir une contenance inférieure à 20.000 hectares dans la vallée du Mangoro et de ses affluents, à 10.000 hectares dans la vallée de l'Iharoka et dans les vallées affluentes, et à 2.000 hectares dans les vallées des affluents de l'Ikopa et dans le voisinage du port projeté ; par dérogation à cette règle, ceux qui seront contigus aux stations du chemin de fer pourront n'avoir qu'une étendue de 1.000 hectares. En outre, et à titre exceptionnel, des lots d'importance moindre pourront être accordés à la société avec l'autorisation du résident général.

Par dérogation expresse à l'article 3 ci-dessus, les lots ou portions de lots contigus aux stations du chemin de fer qui n'auront pas été mis en valeur dans un délai de dix ans à partir de l'ouverture du chemin de fer à l'exploitation redeviendront propriété de la colonie.

Les lots pourront être choisis soit en forêts, soit en terrains nus, au choix de la société ; ils seront délimités soit par des limites naturelles, telles que cours d'eau, crêtes de montagnes ou collines, lisières de forêts, tracé de chemin de fer ou de chemins existants, etc., soit par les limites de propriétés déjà concédées ou reconnues à d'autres propriétaires, soit par des lignes droites d'une longueur aussi grande que possible.

Lorsque les lots seront contigus au chemin de fer ou traversés par lui, leur longueur, mesurée suivant la ligne dudit chemin de fer, ne pourra être supérieure à leur largeur mesurée dans le sens transversal par rapport à la même ligne. Toutefois, cette règle ne sera pas applicable dans le cas où le lot occuperait une vallée tout entière. Deux lots à la suite l'un de l'autre le long du chemin de fer seront séparés par une distance au moins égale à la longueur du plus grand des deux, mesuré suivant le tracé dudit chemin de fer.

Dans les vallées de l'Iharoka et de ses affluents et dans la vallée du Mangoro, les lots concédés ne pourront comprendre les deux rives du fleuve sur un même parcours que sous réserve des mesures nécessaires pour assurer le maintien et, s'il y a lieu, l'amélioration de la navigation et du halage.

Dans le cas où la société ne pourrait pas trouver dans les conditions ci-dessus 520.000 hectares concessibles, il serait procédé par décret délibéré en Conseil d'État à la révision de ces conditions, de manière à permettre de compléter la surface prévue.

Art. 5. — Un délai de trois ans, à dater de l'expiration du délai d'option dont il sera question à l'article 16 ci-dessous, sera accordé à la société pour choisir remplacement des concessions qui lui seront accordées, et un délai de six ans à partir de la même date pour les faire borner et immatriculer conformément aux règles en vigueur dans la colonie. Exception est faite, en ce qui concerne ces délais, du cas de force majeure. À l'expiration de ces délais, la société sera forclosée, à moins qu'elle n'ait été empêchée d'exercer son droit ou de procéder aux formalités légales par un cas de force majeure. Dans le cas où la propriété de tout ou partie d'un lot lui serait contestée, et où cette propriété ne lui serait pas reconnue par les tribunaux compétents, elle aurait le droit à toute époque, mais seulement dans l'année qui suivra le jugement définitif, de réclamer la concession d'une surface équivalente parmi les terres du domaine encore disponibles.

À dater de la notification au résident général de l'approbation de la présente convention jusqu'à l'expiration du délai accordé pour le choix des terres, la colonie s'interdit de donner des concessions et de faire des ventes de terres dans les vallées de

l'Iharoka et de ses affluents du Mangoro et de ses affluents, ainsi que du haut Ikopa et des affluents qu'il reçoit en amont et à moins de 100 kilomètres en aval de Tananarive et le long de la côte, entre l'embouchure de l'Ivondro et celle de l'Iharoka. Dans le cas où, avant l'expiration du délai ci-dessus, la colonie recevrait des offres d'achat de terres dans les parties des vallées de l'Ikopa et de ses affluents visés ci-dessus, elle pourra exiger de la société qu'elle lui fasse connaître, dans le délai d'un an, si elle entend comprendre ces terres dans sa concession. Par dérogation aux dispositions de l'alinéa qui précède, dans le cas où la colonie concéderait la voie navigable dite des Pangalanes entre Tamatave et Andevoranto, elle pourra comprendre dans la concession qui en sera faite les terres nécessaires aux besoins du service le long de cette voie.

La colonie garantira la société ou ses ayants droit contre toutes les réclamations des tiers relatives à tous droits de propriété, de servitude ou d'usufruit sur les terres immatriculées qui n'auraient pas été revendiquées par la voie légale dans le délai de deux ans à dater de l'immatriculation.

Art. 6. — Sous la réserve expresse des droits des tiers et de ceux du gouvernement de la colonie, agissant dans un but d'utilité générale, la société pourra disposer des eaux traversant ses domaines, pour les employer comme il lui conviendra, à l'irrigation, à la production de force motrice, aux usages industriels et domestiques, etc. ; elle pourra, à cet effet, établir des moteurs, des barrages, des dérivations et exécuter tous autres travaux, sous la réserve de ne pas nuire à la navigation et sous réserve des droits des tiers. Dans le cas où la société ne serait propriétaire que d'une des rives d'un cours d'eau, elle n'aurait droit à l'usage que de la moitié de ses eaux.

Art. 7. — La société sera autorisée à ouvrir, sur les terrains qui lui appartiendront, telles voies de communication qu'il lui conviendra, mais elle ne pourra percevoir des taxes du public qu'après l'homologation des tarifs par le résident général.

Elle devra donner toute facilité d'accès ou de passage aux propriétaires des terrains qui se trouveraient enclavés dans les lots constitués conformément à l'article 4 ci-dessus, ainsi qu'à tous les tiers dont les droits d'usage, pâturage, etc., ne pourraient être exercés que moyennant la jouissance de cette servitude.

Art. 8. — La société rétrocédera gratuitement à la colonie les terrains dont celle-ci aura besoin pour l'établissement de routes, chemins, bureaux d'administration, casernes, postes militaires et en général l'exécution de tous travaux et installations d'un intérêt général ; toutefois, dans le cas où les terrains seraient cultivés, bâtis ou enclos, la colonie sera tenue de lui rembourser la valeur des plantations ou récoltes et des constructions, ainsi, que des clôtures nécessaires pour fermer les enclos ouverts par suite de l'exécution des travaux.

La rétrocession gratuite des terrains ne sera pas imposée aux tiers détenteurs, soit que ces terrains leur aient été vendus par la société, soit qu'ils leur aient été nominativement attribués par la société en vertu de droits statutairement conférés aux actionnaires par la société visée à l'article 18 ci-dessous. Toutefois, l'attribution faite à ce dernier titre ne sera opposable à la colonie qu'à dater du jour où elle lui aura été notifiée, et à défaut de notification, à dater du jour de l'immatriculation.

Art. 9. — La société sera autorisée à entrer en jouissance des lots dont elle aura fait choix dans le délai de trois mois après la notification de ce choix au résident général, sauf opposition de celui-ci motivée soit par l'inobservation des règles posées à l'article 4 ci-dessus, soit par la nécessité de réserver aux indigènes les terrains de parcours indispensables à la nourriture des bestiaux, sans toutefois que l'opposition fondée sur ce dernier motifs puisse porter sur plus du dixième des terrains désignés par la société ni sur les lots de contenance inférieure à 2.000 hectares.

Dans le cas où la société ne reconnaîtrait pas le bien-fondé de cette opposition, il sera statué par trois arbitres désignés l'un par le ministre des colonies, le second par le concessionnaire et le troisième par le président de la cour d'appel de Paris.

Art. 10. — La propriété des terres concédées à la société ne deviendra définitive qu'à partir de l'achèvement et de la mise en exploitation, du chemin de fer.

Dans le cas où la société encourrait la déchéance de la concession du chemin de fer par suite de l'inexécution des clauses relatives à la construction de celui-ci ; elle sera également déchue des concessions de terres spécifiées ci-dessus.

La propriété des terres déjà choisies et le droit à choisir celles qui ne l'auraient pas encore été feront partie des avantages compris dans l'adjudication prévue à l'article 54 du cahier des charges, sauf déduction des surfaces qui seraient devenues la propriété définitive de la société en raison de l'étendue déjà mise en exploitation ou de celle qui aurait été déduite de la concession à titre de pénalité pour retard, le tout conformément aux alinéas suivants du présent article.

Dans le cas où l'adjudication ne donnerait pas de résultat, les surfaces qui y auraient été comprises feraient gratuitement retour au domaine de la colonie.

Dans le cas où la déchéance serait prononcée avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation sur une longueur d'au moins 50 kilomètres, elle portera sur la totalité des terres concédées.

Dans le cas où la société encourrait la déchéance de la concession du chemin de fer après avoir fait recevoir et livré à l'exploitation une longueur d'au moins 50 kilomètres, la déchéance des concessions de terres s'appliquera à une surface proportionnelle au nombre de kilomètres à mettre en exploitation pour atteindre Tananarive d'après le projet approuvé.

Dans le cas où la déchéance aurait été encourue pour retard dans l'exécution des travaux, et où le ministre des colonies ne jugerait pas à propos d'user de la faculté qui lui appartiendra de la prononcer, la société encourra de plein droit sans autre mise en demeure que celle qui est prévue par l'article 53 du cahier des charges, la déchéance d'une fraction de concessions de terres proportionnelle à la durée du retard. Cette fraction sera, pour chaque année de retard, d'un cinquième de la surface dont la déchéance aura été la conséquence de celle de l'ensemble de la concession, si celle-ci a été prononcée au début de ladite année et eu égard à l'état d'avancement des travaux.

La déchéance partielle s'appliquera d'abord aux surfaces de terres à concéder dont la société n'aurait pas encore définitivement choisi l'emplacement, aux lots situés le long des parties du chemin de fer non encore mises en exploitation, d'après l'ordre de leur succession suivant le tracé de la ligne à partir de Tananarive, puis, d'après le même ordre, aux lots situés le long de la partie exploitée. Toutefois, les lots qui auront été mis en valeur sur au moins le tiers de leur surface, par l'installation d'exploitations agricoles ayant un caractère permanent, ne pourront être frappés de déchéance, quelle que soit leur situation, qu'après les lots non encore mis en valeur.

Dans le cas où la société encourrait la déchéance du chemin de fer et du port, après que le chemin de fer aura été mis en exploitation sur toute sa longueur, cette déchéance ne s'appliquera qu'à la concession du chemin de fer et du port et au droit d'option réservé à la société par l'article 14 ci-dessous pour les concessions éventuelles d'autres chemins de fer, sans que la société ou ses ayants droit puissent être inquiétés dans la possession des terrains qui lui auront été concédés, sous la réserve indiquée à l'article 1^{er} ci-dessus.

Art. 11. — Pendant les vingt-sept années qui suivront la signature de la présente convention, et sauf dans le cas de droits acquis antérieurement, la colonie n'accordera à des tiers aucune concession de mines ni aucun droit d'extraction dans toute l'étendue des terrains concédés à la société, et accordera à celle-ci des permis de recherches sur les concessions qu'elle demandera sur ces mêmes terrains, sous la réserve de l'application des lois et décrets sur les mines, notamment en ce qui concerne l'existence de gîtes concessibles.

Tant que la société n'aura pas fait choix des terrains dont elle a la concession, mais au plus tard jusqu'à l'expiration du délai de trois ans prévu à l'article 5 ci-dessus, le

privilège stipulé à l'alinéa qui précède s'étendra à toutes les vallées ou parties de vallées où peuvent être choisis les terrains.

Art. 12. — La société sera exemptée de toute redevance pour les concessions qui lui auront été accordées, en vertu de la présente convention, jusqu'à l'expiration du délai de vingt-sept années indiqué ci-dessus.

Les prescriptions du règlement relatif aux mines d'or, approuvé par décret du 17 juillet 1896, et celles qui pourront être ultérieurement édictées relativement aux mines de toute nature, ne seront pas applicables à la société en ce qui concerne la limitation des surfaces concédées, ni aux sociétés auxiliaires qu'elle créera ; mais elles seront applicables individuellement aux personnes auxquelles elles rétrocéderaient ces concessions.

L'exemption des redevances dont il est question ci-dessus s'étend à toutes les redevances, à la surface ou *ad valorem*, perçues sur les mines ou sur leurs produits, aux points d'extraction, mais non aux droits de circulation, de sortie, etc., qui peuvent être perçus sur ces produits en dehors de ces points.

Art. 13. — Comme conséquence du privilège accordé à la société, la colonie s'interdit de construire ou de concéder, sans le consentement de celle-ci, pendant toute la durée de la concession aucun chemin de fer ou aucune autre voie de communication, autre que des routes ou canaux ayant son origine entre Tamatave et Mananoro et se dirigeant vers Tananarive en traversant la vallée du Mangoro et de ses affluents.

Art. 14. — La société aura un droit de préférence, d'après les conditions définies ci-dessous, pour la concession de la construction et de l'exploitation :

1° De tout chemin de fer reliant à la mer, entre Tamatave inclus et Mahanaro, un quelconque des points du chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession ;

2° Des embranchements partant d'un point quelconque dudit chemin de fer dans la province de l'Imérina ;

3° Des lignes indépendantes reliant Tananarive à un point quelconque de l'Imérina ou à la mer.

En conséquence, la colonie ne pourra, dans un délai de quinze ans à partir de l'expiration du délai d'option, accorder aucune concession de ces chemins de fer à un autre concessionnaire qu'après avoir communiqué à la société les offres quelle aura reçues. La société aura un délai d'un an pour présenter ses propositions en réponse aux offres qui lui auront été communiquées.

Ces dernières ne pourront être acceptées que si elles présentent pour la colonie, par rapport aux propositions de la société, un avantage d'au moins 10 p. 100 par la réduction des tarifs minima, l'amélioration du service ou la réduction des subventions. En cas de désaccord, il sera statué par des arbitres comme il est dit à l'article 4 ci-dessus.

Dans le cas où la colonie croirait devoir, pendant le même délai, construire directement ou par entreprise un ou plusieurs chemins de fer rentrant dans l'énumération ci-dessus, la société pourra demander à être chargée de l'exploitation aux conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, en s'engageant à verser à la colonie une part des bénéfices totaux qu'elle réaliserait dans l'exploitation des nouvelles lignes dont elle serait concessionnaire ou fermière ; cette part sera évaluée d'un commun accord ou par des arbitres. Il sera accordé un délai d'un an à la société, à dater du jour où la colonie lui aura notifié son intention d'établir la ligne, pour exercer son droit de préférence. Si elle n'en a pas usé dans ce délai, la colonie aura la faculté d'assurer l'exploitation en régie ou par affermage.

Art. 15. — La concession éventuelle des terres spécifiée au n° 4 de l'article 1er ci-dessus ne sera accordée à la société que dans le cas où celle-ci construirait le port dont la construction est facultative pour elle, et en rendrait l'accès possible à des navires calant au moins 3 mètres. La société devra désigner les terrains dont elle demande la

concession en présentant l'avant-projet de construction du port. Cette concession ne sera définitive qu'après l'ouverture du port à l'exploitation.

La concession éventuelle du port ne mettra pas obstacle au droit de la colonie d'établir ou de concéder à toute époque un port dans la région et de le mettre en communication directe avec la mer, sous la réserve prévue à l'article 47 du cahier des charges.

Art. 16. — Dans le cas où la colonie n'aurait pas achevé, un an avant l'ouverture du chemin de fer à l'exploitation, le canal qui doit relier Tamatave à Andevoranto par les lagunes, la société aura le droit, si elle le juge convenable, d'achever ce canal à ses frais, suivant un projet approuvé par M. le ministre des colonies. Elle sera, dans ce cas, autorisée à percevoir des bateaux qui navigueront sur ce canal des taxes qui seront fixées d'un commun accord ou par trois arbitres nommés comme il est dit à l'article 4 ci-dessus, jusqu'à ce que le montant des dépenses faites et justifiées par elle pour l'achèvement et l'entretien du canal, majoré de 15 p. 100 pour frais généraux, et en outre des intérêts calculés au taux de 5 p. 100, lui soit intégralement remboursé. La colonie sera libre d'avancer, à un moment quelconque, la date à laquelle les taxes cesseront d'être perçues, en remboursant directement la compagnie de ses dépenses.

Dans le cas où la colonie concéderait à un particulier ou à une société la construction et l'exploitation du canal indiqué ci-dessus, elle stipulera dans le traité de concession que le canal devra être achevé avant l'ouverture du chemin de fer à l'exploitation et que, faute par le concessionnaire d'avoir terminé les travaux dans ce délai, la société concessionnaire du chemin de fer pourra se substituer à lui pour leur achèvement, avec faculté de percevoir les taxes jusqu'au complet remboursement de ses avances, calculé comme il est dit au premier alinéa du présent article.

Art. 17. — Un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi approuvant la présente concession est accordé à la société concessionnaire pour faire savoir au ministre des colonies si elle accepte définitivement les clauses du présent traité. Faute par la société d'exercer son droit d'option dans le délai ci-dessus, la colonie sera dégagée de toute obligation envers elle. Toutefois, ce délai sera prorogé de six mois sur la justification qu'une somme de 150.000 fr. a été dépensée utilement en études techniques, économiques et financières.

Art. 18. — La société sera constituée sous le régime de la loi française et ses statuts seront notifiés au ministre des colonies dans les six mois qui suivront l'option ; les membres de son conseil d'administration seront français ou naturalisés français. Son capital sera de 30 millions au moins en actions.

Les droits conférés dans la présente convention ne pourront être comptés comme apport dans ces 30 millions.

Les actes constitutifs de la société seront notifiés, aussitôt après sa formation, au ministre qui aura un délai de six mois pour en vérifier la conformité avec les dispositions du présent article, et requérir, le cas échéant, les modifications qui lui paraîtront nécessaires pour assurer cette conformité. Faute par lui d'avoir formulé dans ce délai ses observations, la déchéance ne pourrait plus être prononcée pour inobservation des prescriptions ci-dessus.

Il ne pourra être mis d'obligations qu'après le versement de la moitié du capital-actions, et à la condition que la moitié au moins du capital versé ait été employée à la construction du chemin de fer, d'usines, etc.

Art. 19. — Dans le cas où la société, usant de son droit d'option après les études faites, renoncerait à la présente concession et remettrait au ministre des colonies, un dossier d'études accepté par le comité des travaux publics des colonies, il lui sera attribué une contenance de 10.000 hectares de forêts à choisir, sur sa proposition, et d'accord avec le résident général, parmi celles dont la colonie peut disposer, par 100.000 fr. de dépenses faites par elle pour lesdites études.

Art. 20. — Le cautionnement de 600.000 fr. prévu au cahier des charges ne sera versé qu'après l'expiration du délai d'option prévu à l'article 16 ci-dessus et dans le délai de six mois à partir de ce moment.

Art. 21. — À moins de stipulations contraires, arrêtées d'un commun accord, les conditions et tarifs du cahier des charges annexé à la présente convention seront applicables à toute route ou ligne de chemin de fer qui sera construite par la société.

Art. 22. — La présente convention et le cahier des charges y annexé seront enregistrés au droit fixe de 3 fr.

La convention sera nulle de plein droit si, dans un délai d'un mois après la promulgation de la loi qui l'approuvera, la société n'a pas justifié par acte notarié du versement, sur son capital, d'une somme de 300.000 fr. à affecter aux études.

Sur cette somme 100.000 fr. seront versés à la Caisse des dépôts et consignations à titre de cautionnement provisoire. Ce cautionnement sera restitué à la société aussitôt qu'elle aura justifié, par la simple production de ses livres, d'une dépense égale en études. Il restera définitivement acquis à l'État si la compagnie renonce à la concession sans pouvoir justifier d'une dépense au moins égale.

Fait double, pour être exécuté de bonne foi, le 10 mars 1897.

CAHIER DES CHARGES TITRE 1^{er} TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1^{er}. — Tracé. — Le chemin de fer partira de Tananarive et aboutira en un point, choisi par la compagnie, de la ligne des lagunes et des lacs qui s'étendent de Tamatave aux bouches du Mangoro inclusivement ou en un point de l'Iharoka ou d'un de ses affluents accessibles, en toute saison, à des bateaux calant au moins 1 mètre.

Dans le cas où le chemin de fer n'aboutirait pas à la ligne des lagunes, le concessionnaire aura le droit, en vertu de la présente concession, de le prolonger à une époque quelconque jusqu'à cette ligne et jusqu'à la mer.

Art. 2. — Approbation des projets. — Le concessionnaire soumettra au ministre des colonies, dans les six mois qui suivront la date à laquelle la concession sera devenue définitive, un projet en double expédition comprenant :

1° Un extrait de cartes ;

2° Un plan général à l'échelle de 1/10.000^e au moins, sur lequel seront indiqués les rayons des courbes ;

3° Un profil en long à l'échelle de 1/10.000^e au moins pour la longueur et 1/11.000^e pour les hauteurs, indiquant les cotes de niveau, les paliers, pentes et rampes et les déclivités ;

4° Un tableau indiquant les rayons et longueurs des courbes, les longueurs des alignements des déclivités et des paliers avec leur position par rapport à l'origine de la ligne ;

5° Les profils en travers types.

Les travaux ne pourront être entrepris qu'après l'approbation du projet par le ministre des colonies. Avant comme après l'exécution des travaux, le concessionnaire pourra proposer au projet approuvé les modifications qu'il jugera utiles.

Les projets des ponts ou viaducs, dont la longueur entre les culées dépassera 20 mètres, seront soumis à l'approbation du ministre des colonies. Les autres ouvrages seront exécutés sans approbation préalable.

Art. 3. — Délai d'exécution. — Les travaux devront être commencés dans le délai de six mois à partir de la date de l'approbation du projet par le ministre, et terminés dans

le délai de six ans à partir du moment où leur exécution sera devenue obligatoire pour le concessionnaire, par suite de son acceptation définitive de la concession.

Art. 4. — Largeur de la voie et des entrevoies. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails sera de 1 mètre.

Dans les parties à deux voies la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords intérieurs des rails, sera telle qu'entre les parties les plus saillantes de deux véhicules qui se croisent il y ait un intervalle libre d'au moins 50 centimètres.

Art. 5. — Dimensions du matériel roulant. — La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2 m. 80, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 3 m. 10. La hauteur du matériel roulant, au-dessus des rails, ne dépassera pas 3 m. 75.

Art. 6. — Rayons des courbes et déclivités. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 75 mètres.

Il sera réservé entre deux courbes successives, en sens inverse, un alignement d'au moins 20 mètres.

Le maximum de déclivité est fixé à 25 millimètres, toutefois il pourra être élevé à 3 centimètres et même 35 millimètres dans la traversée des faîtes, dans le passage d'une vallée dans une autre et dans les parties du tracé pour lesquelles le concessionnaire justifierait que cela est nécessaire.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Art. 7. — Stations, haltes, gares de marchandises. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs ou gares de marchandises seront arrêtés par le résident général sur la proposition du concessionnaire. Le résident général pourra, soit pendant, soit après la construction, imposer au concessionnaire l'établissement de nouvelles stations, pourvu que celles-ci soient distantes d'au moins 10 kilomètres de chacune des deux stations voisines ; il pourra également imposer la création d'arrêts de trams aux points intermédiaires entre des stations à proximité desquelles il existera des agglomérations d'habitants, pourvu que la déclivité ne dépasse pas 10 millimètres par mètre aux points où ces arrêts devront être établis.

Le concessionnaire construira de chaque côté du chemin de fer, jusqu'à la limite des terrains qui lui seront concédés aux abords de chaque station, un chemin d'accès d'au moins 5 mètres de largeur aboutissant à cette station. Toutefois, il pourra ajourner la construction de chacun de ces chemins jusqu'à l'établissement d'un chemin public accessible au moins aux bêtes de somme et faisant suite audit chemin. Jusqu'à ce moment, le concessionnaire sera seulement tenu d'établir un sentier accessible aux piétons. Il sera tenu d'entretenir ces chemins, pendant toute la durée de sa concession, dans le même état de viabilité que les chemins publics qui en seront la continuation en dehors des terrains concédés par le même acte que le chemin de fer.

Les plans des gares et stations et des chemins d'accès seront soumis à l'approbation du résident général. Ces gares et stations pourront être de construction très simple.

Art. 8. — Infrastructure.— La plate-forme des terrassements aura une largeur d'au moins 3 m. 60.

Le concessionnaire établira, le long de la voie, les fossés et rigoles nécessaires pour son assèchement.

Le concessionnaire sera tenu de maintenir les communications existant entre les deux côtés du chemin de fer au moyen de passages par-dessus, par-dessous ou à niveau, suivant les dispositions qui seront approuvées par le résident général. Il sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant toute la durée de la concession, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été suspendu, arrêté ou modifié par ses travaux. À la traversée des cours d'eau navigables et flottables, il sera tenu de

réserver, sous les ponts qu'il établira, un débouché suffisant pour que la navigation ou le flottage ne soit pas entravé.

Dans le cas où il y aurait lieu de construire des souterrains, leurs dimensions seront arrêtées par le ministre des colonies au moment de l'approbation du projet.

Art. 9. — Calculs et épreuves des ponts. — Les ponts en bois et en métal seront calculés et éprouvés dans les conditions fixées par le règlement du ministère des travaux publics, en date du 29 août 1891.

Art. 10. — Exécution des ouvrages d'art. — Le concessionnaire n'emploiera pour l'exécution des ouvrages d'art que des matériaux de bonne qualité; il sera tenu de se conformer aux règles de l'art de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Les maçonneries en pierre ou en briques des ponts et viaducs seront hourdées en mortier de chaux ou ciment et sable.

À l'exception de ceux qui seront nécessaires pour la traversée des grands cours d'eau, les ponts pourront être construits en bois, sous la réserve qu'ils seront remplacés par des ponts en fer ou en maçonnerie dans un délai de quinze ans après leur construction, si la colonie l'exige.

Art. 11. — Achat des terrains, extraction des matériaux et dépôt des terres. — Les terrains appartenant au domaine qui seront nécessaires pour l'exécution du chemin de fer et de ses dépendances, et d'une seconde voie s'il y a lieu, seront livrés gratuitement par la colonie au concessionnaire; toutefois, le concessionnaire aura à sa charge toutes indemnités à payer aux locataires, usufruitiers ou ayants droit, quels qu'ils soient; le concessionnaire devra rembourser à la colonie la valeur des constructions appartenant à celle-ci qui se trouveraient sur le tracé.

Le concessionnaire devra acquérir à ses frais tous les autres terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, et payer aux tiers, sans recours contre la colonie, toutes indemnités qui pourront leur être dues pour extraction de matériaux, dépôt de terres, dommages de toute nature.

Le concessionnaire pourra prendre sur les terres domaniales le ballast, les pierres à bâtir et les bois qui seront nécessaires soit aux études, soit à la construction du chemin de fer, et y établir des logements provisoires pour ses agents et ses ouvriers pendant la période des études et de la construction. Il ne sera tenu de ce chef à aucune indemnité ni redevance, sous la réserve qu'il ne sera causé aux terres et aux forêts aucun dommage autre que ceux qui seront la conséquence normale de l'exploitation des carrières et de l'abatage des arbres dont il aura besoin.

L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc.; et il demeure en même temps soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 12. — Etablissement de la voie. — La voie sera établie d'une manière solide et en matériaux de bonne qualité. Les rails seront en acier, du poids de 20 kg. au moins par mètre courant; les traverses en bois ou en métal seront au nombre d'au moins 1.250 par kilomètre courant.

Art. 13. — Contrôle. — Les travaux seront soumis au contrôle et à la surveillance des Ingénieurs qui seront désignés par le résident général. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteraient du projet approuvé.

Art. 14. — Réceptions partielles. — À mesure que les travaux seront terminés et qu'une des parties du chemin de fer sera susceptible d'être livrée à la circulation, il sera procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le résident général désignera à cet effet.

Sur le vu du procès-verbal de réception provisoire, le résident général autorisera la mise en exploitation des parties dont il s'agit ; après cette autorisation, le concessionnaire pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes prévues par le présent cahier des charges. Toutefois, les réceptions partielles ne deviendront définitives qu'après la réception générale et définitive ; celle-ci sera faite dans les mêmes formes que les réceptions partielles.

TITRE II ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 15. — Entretien. — Le concessionnaire entretiendra constamment le chemin de fer en bon état, à partir du moment où la réception en aura été faite, de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

Art. 16. — Gardiens. — Le concessionnaire sera tenu de placer à ses frais, partout où la nécessité en sera reconnue, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains, soit aux passages à niveau, soit en pleine voie.

Art. 17. — Locomotives. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles seront munies de freins à la disposition du mécanicien, susceptibles décaler au besoin à la fois toutes les roues. Les tenders, s'il en existe, seront munis de freins.

Art. 18. — Voitures à voyageurs et wagons à marchandises. — Le matériel roulant sera de bonne et solide construction.

Les voitures affectées au transport des voyageurs seront suspendues sur ressorts et disposées de façon à protéger les voyageurs contre la pluie et l'ardeur du soleil. Elles seront éclairées la nuit. Les voyageurs seront assis sur des banquettes avec dossiers ; il sera affecté à chaque place au moins 45 centimètres de largeur, 65 centimètres de profondeur et 1 m. 45 de hauteur. Les compartiments de première classe seront munis de châssis mobiles à glaces et de persiennes.

Il pourra être employé, pour le transport des indigènes à tarif réduit, si le concessionnaire le propose, des voitures, spéciales non munies de banquettes. Les dispositions de ces voitures et le nombre de personnes qui pourront y prendre place seront arrêtés par le résident général, sur la proposition du concessionnaire.

Les wagons qui seront affectés au transport des marchandises craignant le soleil ou la pluie seront couverts ou bâchés.

Le nombre de voitures et de wagons munis de freins, qui devront entrer dans la composition des trains, sera réglé par le résident général, d'après les déclivités de la ligne et la vitesse des trains.

Art. 19. — Entretien du matériel. — Le matériel roulant et tout le matériel servant à l'exploitation seront constamment maintenus dans un bon état d'entretien et de propreté.

Art. 20. — Nombre de trains. — Le service des voyageurs et des messageries devra se faire à jour et à heures fixes, à raison de trois trains au moins par semaine dans chaque sens. Le nombre de trains devra être porté à six par semaine, dans chaque sens, aussitôt que la recette brute aura dépassé 10.000 fr. par kilomètre et par an, pendant deux années consécutives. Leur chargement pourra être complété avec des marchandises transportées en petite vitesse.

Art 21. — Marche des trains. — Les marches des trains transportant des voyageurs seront soumises à l'approbation du résident général.

La vitesse de ces trains, entre deux stations consécutives, sera d'au moins 20 kilomètres à l'heure.

Art. 22. — Délais de transport. — Les bagages et messageries seront expédiés par le premier train régulier qui suivra leur remise à la gare, pourvu qu'ils aient été présentés à

l'enregistrement, les bagages une demi-heure au moins et les messageries une heure au moins avant l'heure fixée pour le départ de ce train. Ils seront mis à la disposition du destinataire aussitôt après l'arrivée des trains.

Les délais maxima de transport pour les marchandises en petite vitesse, entre le moment où elles seront remises à la gare par l'expéditeur et celui où elles seront mises à la disposition du destinataire, seront calculés à raison d'un jour par 50 kilomètres de parcours, avec augmentation d'un jour au départ et d'un jour à l'arrivée pour les opérations, de chargement, composition des trains, déchargements, etc. Toutefois, tant que le trafic ne sera pas suffisant pour justifier la mise en marche quotidienne d'un train portant des marchandises, ces délais seront augmentés de deux jours. Pour les marchandises provenant du port ou des ports desservis par le chemin de fer, le supplément de délai au départ sera de quatre jours au lieu d'un.

Art. 23. — Réception des marchandises dans les gares. — Dans les gares et stations qui seront ouvertes au service des marchandises, le concessionnaire sera tenu de recevoir ou de faire recevoir par un mandataire, à toute heure du jour, les marchandises qui lui seront remises par les expéditeurs et dont il donnera récépissé. Il sera, dès ce moment, responsable de ces marchandises. Toutefois les bureaux pour la réception de ces marchandises pourront n'être ouverts que de sept heures du matin à cinq heures du soir et pourront être fermés les dimanches et les jours de fête.

Art. 24. — Remise des marchandises au destinataire. — Les marchandises seront mises à la disposition du destinataire, dans les gares et stations, en des points tels que leur enlèvement soit facile à toute heure du jour par les soins de celui-ci.

Art. 25. — Nombre de compartiments de chaque classe entrant dans la composition des trains. — Tout train circulant régulièrement aux heures fixées par l'horaire ou la marche des trains devra contenir un nombre suffisant de compartiments de chaque classe. Toutefois cette stipulation ne s'appliquera pas aux trains à marche rapide que le concessionnaire jugerait utile de faire circuler en sus du nombre minimum fixé précédemment.

Art. 26. — Transport des voyageurs et des marchandises. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs et des marchandises qui lui seront confiés.

Art. 27. — Contrôle. — L'entretien et l'exploitation seront soumis au contrôle et à la surveillance des ingénieurs et agents qui seront désignés par le résident général. Ce contrôle aura pour objet de vérifier le bon entretien du chemin de fer ainsi que des ouvrages qui en dépendent, de surveiller l'exécution des conditions imposées au concessionnaire par le présent cahier des charges.

Art. 23. — Règlements de police et d'exploitation. — Le concessionnaire sera soumis à tous les règlements de police et d'exploitation du chemin de fer qui pourraient être promulgués par le résident général, sauf recours devant le ministre des colonies.

TITRE III TARIFS

Art. 29. — Tarifs à percevoir. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et des dépenses qu'il s'engage à faire en exécution du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport dont le maximum est déterminé ci-après.

Voyageurs, bagages et messageries.

a) Jusqu'à ce que la recette brute cumulée des voyageurs, des bagages et des messageries ait atteint 5.000 fr. par kilomètre et par an :

Voyageurs : 1^{re} classe, 50 centimes par voyageur et par kilomètre ;
2^e classe, 30 centimes par voyageur et par kilomètre ;
3^e classe, 20 centimes par voyageur et par kilomètre.

Bagages et messageries, 20 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

b) Lorsque la recette brute cumulée des voyageurs, des bagages et des messageries aura atteint 5.000 fr. par kilomètre et par an, pendant trois années consécutives:

Voyageurs : 1^{re} classe, 45 centimes par voyageur et par kilomètre ;

2^e classe, 25 centimes par voyageur et par kilomètre ;

3^e classe, 15 centimes par voyageur et par kilomètre.

Bagages et messageries, 15 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

Petite vitesse.

a) Jusqu'à ce que la recette brute totale ait atteint 30.000 fr. par kilomètre et par an, pendant trois années consécutives :

Marchandises : 1^{re} catégorie, 1 fr. par tonne et par kilomètre ;

2^e catégorie, 75 centimes par tonne et par kilomètre ;

3^e catégorie, 50 centimes par tonne et par kilomètre.

b) Lorsque les recettes totales du chemin de fer (grande et petite vitesse) auront atteint 30.000 fr. par kilomètre et par an, pendant trois années consécutives, les tarifs maxima ci-dessus seront abaissés de 10 centimes par tonne et par kilomètre pour la 1^{re} catégorie, de 75 centièmes de centime par tonne et par kilomètre pour la 2^e catégorie, de 5 centimes par tonne et par kilomètre pour la 3^e catégorie. Lorsque, pendant trois années consécutives après cet abaissement, les recettes totales auront atteint au moins 32.000 fr. par kilomètre et par an, un nouvel abaissement des tarifs maxima sur les mêmes bases sera fait et restera en vigueur pendant deux ans. Pareille réduction pourra être imposée chaque fois que pendant deux années consécutives la recette annuelle kilométrique aura été d'au moins 2.000 fr. supérieure au chiffre ayant motivé le précédent abaissement. Il en sera ainsi par période de deux ans jusqu'à ce que les tarifs soient réduits respectivement, pour chacune des catégories, à 40, 25 et 15 centimes, limites au-dessous desquelles ils ne pourront être abaissés sans le consentement du concessionnaire.

Pour les transports que le concessionnaire n'effectuerait pas par ses propres moyens, le péage sera égal aux trois quarts des tarifs effectivement perçus pour les transports similaires, en vertu des articles 30, 31, 32 et 33 ci-après.

Art. 30. — Classification des marchandises. — La 1^{re} catégorie comprendra les étoffes, les bois d'ébénisterie, les liqueurs alcooliques et les produits manufacturés dont la valeur à Tamatave, calculée d'après les cours moyens des marchés d'Europe et des frets, sera supérieure à 800 fr. par tonne.

La 2^e catégorie comprendra les produits manufacturés qui ne rentreront pas dans la 1^{re} catégorie, les produits agricoles de valeur, tels que le café, le thé, le cacao, etc., le sel, les alcools bruts et les conserves.

La 3^e catégorie comprendra les vins, les combustibles, les matières premières, les bois bruts, les produits agricoles communs et les engrais.

Dans le but d'éviter des contestations dans la perception du prix des transports, il sera dressé une classification générale des marchandises d'après les bases indiquées ci-dessus. Cette classification sera soumise au résident général. En cas de désaccord sur les assimilations qui y seront contenues, il sera statué par arbitres.

La classification, une fois arrêtée, ne pourra être modifiée qu'en vertu d'un accord entre le résident général et la société, sans préjudice du droit d'abaisser les tarifs réservés à celle-ci par l'article 33 ci-après.

Art. 31. — Perception des taxes. — La perception des taxes sera faite d'après le nombre de kilomètres parcourus, en comptant un kilomètre entier par tout kilomètre entamé. Ces distances seront comptées d'axe en axe des stations.

Le poids de la tonne sera de 1.000 kg. Les fractions de poids seront comptées par 5 kg. pour les bagages et messageries et par 10 kg. pour les marchandises de petite vitesse.

Les taxes seront calculées par expédition du même expéditeur au même destinataire, et non par colis.

La taxe perçue ne sera, dans aucun cas, inférieure à celle qui correspond à un parcours de 10 kilomètres, ni, pour les bagages, les messageries et les marchandises, inférieure 1 fr.

Art. 32. — Prix de transport des masses indivisibles pesant plus de 3.000 kg. — Les prix de transport déterminés par le présent cahier des charges ne sont pas applicables à des masses indivisibles pesant plus de 3.000 kg.

Néanmoins, le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3.000 à 6.000 kg; mais les droits de péage et de transport en vigueur pour les objets similaires seront, dans ce cas, augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter des masses pesant plus de 6.000 kg

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de 6.000 kg, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités, aux mêmes conditions de prix, à tous ceux qui lui en feront la demande.

Art. 33. — Abaissement des tarifs. — Le concessionnaire sera libre d'abaisser les tarifs dans leur ensemble ou partiellement, à sa volonté, sous la seule réserve que les nouveaux tarifs seront affichés à tous les relais ou stations et qu'avis en sera donné au résident général au moins quinze jours à l'avance. Les abaissements pourront comporter soit la création de classes supplémentaires de voyageurs, soit des tarifs spéciaux, ne s'appliquant qu'à une ou plusieurs natures de marchandises explicitement dénommées. Toutefois, dans le cas où l'abaissement serait subordonné à des conditions particulières, celles-ci devront être approuvées par le résident général.

Le résident général pourra, en cas d'urgence, autoriser l'application d'un tarif réduit avant l'expiration du délai d'affichage.

Art. 34. — Relèvement des tarifs. — Les tarifs abaissés par le concessionnaire pourront être relevés par lui sans autorisation, dans la limite des maxima fixés ci-dessus, après une durée d'application d'au moins six mois, et sous la réserve que l'avis du relèvement sera affiché dans les relais ou stations et porté à la connaissance du résident général au moins trois mois à l'avance.

Dans aucun cas, et même si le trafic venait à diminuer, les maxima fixés par les articles 19 et 40 ne pourront être relevés que d'accord entre le résident général et le concessionnaire, avec l'approbation du ministre des colonies.

Art. 35. — Tarifs de faveur. — Il est interdit au concessionnaire d'accorder par traités particuliers, à un ou plusieurs expéditeurs, des réductions de tarifs ou des conditions de transport qui ne seraient pas accordées aux autres expéditeurs pour des marchandises de même nature. Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités particuliers qui pourraient intervenir entre la colonie et le concessionnaire, dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions et remises qui seraient accordées aux indigents.

Art. 36. — Réduction de tarif pour les services publics. — Il sera accordé pour les services publics une réduction de 25 p. 100 pour les marchandises et de 25 p. 100 pour les voyageurs sur les tarifs maxima en vigueur, sans toutefois qu'il puisse en résulter pour la société l'obligation d'effectuer aucun transport à un prix inférieur à 15 centimes par tonne et par kilomètre.

Art. 37. — Frais accessoires. — Les tarifs des frais accessoires (enregistrement, chargement, déchargement, magasinage, transbordement) et ceux de l'enlèvement et du transport des marchandises à domicile, lorsqu'il y aura lieu, seront fixés d'un

commun accord entre le résident général et le concessionnaire, et, en cas de désaccord, par des arbitres.

TITRE IV STIPULATIONS RELATIVES AUX SERVICES PUBLICS ET À DIVERS SERVICES SPÉCIAUX

Art. 38. — Transport gratuit des agents chargés du contrôle et de la surveillance. — Les fonctionnaires et agents chargés de l'inspection et du contrôle du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures à voyageurs.

Art. 39. — Service des postes. — Le concessionnaire sera tenu de transporter gratuitement, dans les trains qui seront désignés pour le service des postes, les sacs de dépêches que ce service aura à faire expédier, ainsi qu'un agent chargé de les convoier, s'il y a lieu. Le service des postes pourra requérir soit l'usage de compartiments réservés, soit l'introduction dans les trains de voitures spéciales, pour le même usage, soit enfin la création de trains spéciaux.

Les compartiments ou voitures réservés seront payés au tarif des voyageurs en comptant la moitié du nombre des places disponibles, sans réduction. Dans le cas où l'administration des postes exigerait, avec l'approbation du résident général, la création de trains spéciaux, elle aura à tenir compte au concessionnaire de l'intégralité des dépenses que ce service lui aura occasionnées, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer. L'évaluation sera faite d'un commun accord ou par arbitrage. Le transport des sacs de colis postaux sera payé au tarif ordinaire des messageries, avec réduction de 25 p. 100. La taxe sera appliquée au poids total des sacs transportés par le même convoi.

L'administration des postes aura le droit de placer dans chaque gare et de fixer à une voiture déterminée de chaque train une boîte aux lettres dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents. Les agents du service des postes auront accès dans les gares pour l'exécution de leur service : l'administration des postes pourra réclamer pour eux l'installation de bureaux dont elle aura dans ce cas à payer le loyer.

L'administration des postes devra être prévenue au moins quinze jours à l'avance de tout changement dans la marche des trains.

Art. 40. — Lignes et appareils télégraphiques. — Le concessionnaire établira à ses frais les lignes ou appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux et dépêches nécessaires au service du chemin de fer. Dans le cas où l'administration le jugerait convenable, le concessionnaire ne pourra se refuser à transmettre, par ses fils et appareils, les dépêches officielles et privées, moyennant un tarif qui sera arrêté d'un commun accord ou fixé par arbitres.

Le gouvernement de la colonie aura le droit de faire placer le long du chemin de fer une ou plusieurs lignes télégraphiques, sous la seule réserve que la position des poteaux, fils et appareils, ne soit pas une gêne pour l'exploitation du chemin de fer. Le concessionnaire sera tenu de faire surveiller les fils et appareils par le personnel chargé de la surveillance de la ligne, de donner avis aux agents du télégraphe des accidents qui seront constatés.

Les agents du service télégraphique de la colonie auront accès dans les gares et stations et sur les voies pour assurer l'entretien et les réparations des fils et appareils dépendant de ce service.

Art. 41/ — Exécution de travaux d'utilité générale sur l'emplacement du chemin de fer. — Le concessionnaire ne pourra s'opposer à l'exécution de travaux d'utilité publique à la traversée du chemin de fer, même s'ils avaient pour objet de modifier son tracé sur un certain parcours, à la condition qu'il n'en résulte ni obstacles pour le service des transports dont il est concessionnaire, ni frais à sa charge. Il sera indemnisé de tous

dommages qu'il pourra subir par le fait de l'exécution de ces travaux. Ces dommages seront évalués d'un commun accord ou fixés par des arbitres.

Art. 42. — Embranchements particuliers. — Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui demanderait à raccorder une voie privée avec les voies du chemin de fer, à la condition qu'il ne résulte de l'établissement de cette voie aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avaries pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour ledit concessionnaire.

Le concessionnaire sera tenu d'envoyer ses wagons sur les embranchements, à la condition que les voies ferrées de ceux-ci soient dans un état d'entretien convenable et que ce matériel ne soit employé qu'aux transports d'objets en provenance ou à destination du chemin de fer. Il sera autorisé à percevoir par tonne de marchandises transportées pour le parcours effectué sur l'embranchement, y compris les frais de traction à sa charge, les trois quarts du tarif afférent aux transports par le chemin de fer.

Un délai de six heures sera accordé au propriétaire de l'embranchement pour effectuer le chargement ou le déchargement des marchandises. Si les opérations ne sont pas terminées dans ce délai, il aura à payer une location, par wagon et par vingt-quatre heures, égale au transport d'une tonne de marchandises à 10 kilomètres, toute période de vingt-quatre heures commencée étant comptée comme entière.

Un arrêté du résident général fixera les conditions de la demande des wagons et les délais dans lesquels il devra y être donné satisfaction, ainsi que les cas où une indemnité sera due au concessionnaire, en sus de celle qui est prévue au paragraphe ci-dessus, pour le dépassement des délais de chargement et de déchargement.

Le concessionnaire ne sera pas tenu d'effectuer sur les embranchements particuliers les transports qui ne comprendraient pas le chargement complet d'un wagon. Il pourra s'entendre avec les propriétaires des embranchements pour que ceux-ci effectuent la traction des wagons, soit sur leurs embranchements seulement, soit, en outre, sur une portion déterminée du chemin de fer, moyennant les frais de location des wagons et de péage sur le chemin de fer, fixés par les tarifs.

Aucun embranchement particulier ne pourra être établi sans que le concessionnaire ait fait connaître au résident général, avant tout commencement d'exécution, le point de raccordement et les conditions dans lesquelles il sera établi.

Le résident général aura, en tout temps, le droit de prescrire pour les embranchements, et notamment en ce qui concerne leur raccordement avec le chemin de fer, les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.

Art. 43. — Docks-warrants — Le concessionnaire sera autorisé à établir des docks-warrants dans les gares où il le jugera convenable.

TITRE V PORT

Art. 44. — Construction du port. — Le concessionnaire aura le droit d'établir un port sur la mer, sur l'Iharoka ou sur un des lacs qui bordent la mer ; il pourra relier ce port au chemin de fer par un embranchement ouvert au service public.

Le concessionnaire pourra, pour l'établissement de ce port, sous réserve de l'approbation des projets par le ministre des colonies, draguer ou approfondir le fleuve, la lagune ou le lac, établir une communication entre celui-ci et la mer, construire des quais, docks, bassins de navigation et autres établissements maritimes. Il pourra également établir des docks-warrants.

Le concessionnaire aura également le droit, dans les mêmes conditions, d'établir, sur le bord de la mer, des jetées ou appontements. Il ne pourra toutefois user de cette

faculté, dans le port et la rade de Tamatave, que si le ministre des colonies l'y autorise et aux conditions de cette autorisation.

Aucun travail ne pourra être entrepris pour les ouvrages prévus au présent article sans que les projets aient été soumis au ministre des colonies et approuvés par lui.

Art. 45. — Usage public des établissements maritimes. — L'usage du port sera public ainsi que celui des jetées ou appontements. Les tarifs maxima à percevoir par le concessionnaire pour l'usage des quais, docks et autres établissements maritimes, ainsi que celui des jetées ou appontements, seront réglés par le ministre des colonies, sur la proposition du concessionnaire ; en cas de désaccord, il sera statué par arbitrage.

Art. 46. — Services accessoires. — Le résident général pourra imposer au concessionnaire l'exécution des services publics de manutention, magasinage, etc., qui serait reconnue nécessaire, moyennant des tarifs maxima à fixer d'un commun accord ou par arbitre, ,

Art. 47. — Caractère facultatif des travaux. — En aucun cas l'exécution des ouvrages mentionnés au présent titre ne sera obligatoire pour le concessionnaire. Celui-ci ne pourra s'opposer, ni avant ni après leur installation, à l'établissement d'ouvrages analogues par la colonie ou par les particuliers autorisés par elle, sauf sur les terrains dont il aura la concession à titre définitif. Toutefois la colonie ne pourra concéder à des tiers l'établissement d'un port maritime sur les lagunes ou sur Ilharoka que si le concessionnaire refuse de se charger de cet établissement.

TITRE VI CONDITIONS GÉNÉRALES

Art. 48. — Agents du chemin de fer et du port. — Les agents chargés de l'administration et de l'exploitation du chemin de fer et du port, qui seront en résidence dans File et qui y occuperont des emplois permanents, seront Français ou naturalisés Français.

Le concessionnaire est autorisé, s'il le juge convenable, à armer les agents qu'il chargera des études, de la surveillance et de la police du chemin de fer et du port.

Art. 49. — Provenance des matériaux. — Les matériaux nécessaires à la construction et à l'exploitation du chemin de fer et du port, ainsi que le matériel roulant et l'outillage seront de provenance française, à l'exception des bois, du charbon et du pétrole qui pourront être de provenance quelconque.

Les droits de douane perçus sur le bois, le charbon et le pétrole utilisés pour la construction et l'exploitation du chemin de fer et du port seront remboursés à la société à la fin de chaque année, sur la justification des quantités employées.

Art. 50. — Impôts. — Le concessionnaire sera soumis aux impôts de toute nature qui seront imposés aux particuliers et aux établissements industriels ; il ne pourra, pour s'y soustraire, exciper du service public dont il est chargé.

La colonie s'interdit, pendant une période de vingt-cinq ans, à dater du jour de la mise en exploitation de la ligne jusqu'à Tananarive, de frapper le chemin de fer, ses embranchements et ses dépendances ou les transports qui y seraient effectués, d'aucun impôt spécial à ce genre de voies de communication ou de transport. Il en sera de même pour le port et ses dépendances.

Les travailleurs d'origine asiatique, africaine ou étrangère, employés à la construction et à l'entretien des chemins de fer, du port et des voies charretière et fluviales, compris dans la présente concession, seront exempts de toute taxe sur les permis de séjour.

Art. 51. — Durée de la concession. — La durée de la concession du chemin de fer sera de quatre-vingt-dix-neuf ans à partir de la promulgation de la loi approuvant la présente concession. A l'expiration de ce délai, le concessionnaire remettra au gouvernement de la colonie, en bon état d'entretien, le chemin de fer et tous les

immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que bâtiments des gares ou stations, remises, ateliers, dépôts, logement des agents, etc., ainsi que le matériel fixe (voies, barrières, clôtures, appareils de voie, grues hydrauliques, machines fixes, lignes et appareils télégraphiques, etc.). L'outillage, le mobilier, le matériel roulant, les approvisionnements de matières (combustible, huile, papier, etc.), resteront la propriété du concessionnaire ; mais la colonie aura le droit de les racheter en tout ou en partie moyennant un prix fixé d'un commun accord ou par arbitres.

La concession du port prendra fin en même temps que celle du chemin de fer.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession du chemin de fer, le gouvernement de la colonie aura le droit de saisir tous les revenus afférents à cette voie de communication et de les employer à maintenir et, s'il y a lieu, à rétablir celle-ci en bon état, si le concessionnaire ne faisait pas le nécessaire pour satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Art. 52. — Rachat. — Le gouvernement de la colonie aura, à toute époque, le droit de racheter le chemin de fer et le port. Le montant de l'indemnité à payer au concessionnaire, immédiatement ou par annuités, ne pourra pas être inférieure au prix cumulé de la construction et des améliorations, y compris les intérêts jusqu'au jour de l'ouverture de la ligne à l'exploitation, majoré de 15 p. 100 pour les frais généraux.

Dans le cas où le rachat aurait lieu avant l'expiration des vingt-cinq premières années qui suivront l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer jusqu'à Tananarive, l'évaluation de l'indemnité sera faite d'un commun accord ou par arbitres.

Dans le cas où le rachat aurait lieu après les vingt-cinq premières années qui suivront l'ouverture de l'exploitation du chemin de fer, la colonie devra servir au concessionnaire, pendant le temps restant à courir jusqu'à l'expiration de la concession, une annuité égale à 40 p. 100 de la recette moyenne des trois dernières années qui auront précédé le rachat ; elle aura la faculté de se libérer en une seule fois, à toute époque, en payant le capital correspondant aux annuités restant à courir, calculé en tenant compte d'un intérêt à 3 p. 100.

La concession du port subira, en ce qui concerne le rachat, le sort de la concession du chemin de fer.

Art. 53. — Déchéance. — Si le concessionnaire n'a pas commencé, poursuivi et terminé les travaux de construction du chemin de fer dans les délais et conditions fixés au présent cahier des charges, il encourra la déchéance qui sera prononcée contre lui par le ministre des colonies après une mise en demeure, sauf recours au Conseil d'État par voie contentieuse.

La déchéance pourra également être prononcée dans les conditions spécifiées par l'article ci-après, dans le cas où le concessionnaire ne remplirait pas ses obligations en ce qui concerne l'exploitation, soit du chemin de fer, soit du port.

La déchéance de la concession du chemin de fer n'entraînera nécessairement celle de la concession du port que dans le cas où celui-ci ne serait pas encore construit et mis en exploitation.

Art. 54. — Achèvement des travaux et continuation de l'exploitation en cas de déchéance. — Dans le cas de déchéance, le cautionnement, s'il n'a pas été restitué précédemment au concessionnaire, restera acquis à la colonie, et il sera pourvu à l'exécution des engagements pris par le concessionnaire au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des avantages et privilèges attachés à la présente concession. Ne seront admises à concourir à cette adjudication que les personnes ou les sociétés qui auront été admises par une commission nommée à cet effet par le ministre après avoir justifié de la nationalité française et des ressources nécessaires pour remplir les engagements contractés, et après avoir versé un cautionnement égal au trentième des dépenses à faire pour achever les travaux, si le chemin de fer n'est pas terminé et livré à

l'exploitation, ou, en cas contraire, pour couvrir pendant un an les dépenses de l'exploitation.

Le nouveau concessionnaire sera substitué au concessionnaire évincé dans tous les avantages, bénéfiques, charges et obligations résultant tant de l'acte de concession que du présent cahier des charges ; le concessionnaire évincé recevra de lui le prix résultant de l'adjudication.

Si l'adjudication n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de trois mois. Si cette seconde tentative reste également sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits, et les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés elles parties du chemin de fer et du port en exploitation, appartiendront à la colonie.

Art. 55. — Interruption de l'exploitation. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, si l'entretien n'est pas assuré dans des conditions qui garantissent la sécurité, le résident général prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les six mois qui suivront, le concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'il est en état d'assurer l'entretien ou de continuer l'exploitation, et s'il n'a pas effectivement pris les mesures nécessaires pour obtenir ce résultat, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des colonies.

Art. 56. — Cas de force majeure. — Les dispositions des trois articles qui précèdent ne sont pas applicables et la déchéance ne sera pas encourue dans le cas où le concessionnaire n'aura pas rempli ses obligations par suite de force majeure dûment constatée.

Art. 57. — Arbitrage. — Dans tous les cas où le présent cahier des cahier prévoit l'intervention d'arbitres, ceux-ci seront au nombre de deux, choisis l'un par le résident général, le second par le concessionnaire. En cas de désaccord entre les arbitres, le litige sera porté devant un tiers arbitre désigné à la requête de l'une des parties intéressées par le président de la cour d'appel de Paris.

Art. 58. — Jugement des contestations. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et le gouvernement de la colonie ou le ministre des colonies, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses de l'acte de concession et du présent cahier des charges, et pour lesquelles un arbitrage n'a pas été prévu explicitement seront jugées administrativement, sauf recours en conseil d'État.

Art. 59. — Cautionnement. — Le cautionnement sera de 690.000 fr., il sera versé à la Caisse des dépôts et consignations en numéraire ou en rentes sur l'État, avec transfert au profit de ladite Caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Le tiers en sera restitué au concessionnaire lorsqu'il justifiera avoir exécuté au moins la moitié des travaux; le second tiers lui sera restitué après l'ouverture du chemin de fer à l'exploitation. Le troisième tiers restera jusqu'à la fin de l'exploitation le gage de la colonie pour servir à assurer, s'il y a lieu, l'exploitation provisoire aux frais et risques du concessionnaire.

Art. 60. — Élection de domicile. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile en France et à Tananarive. Faute par lui de se conformer à cette obligation, toute notification ou signification sera valable lorsqu'elle sera faite, soit à la préfecture de la Seine, soit dans les bureaux de la résidence générale à Tananarive.

Art. 61. — Enregistrement. — Les frais d'enregistrement auxquels donnera lieu le présent traité seront à la charge du concessionnaire.

Les chemins de fer
(*La Justice*, 19 mars 1897)

La commission des chemins de fer a nommé M. Argeliès rapporteur provisoire du projet de loi relatif à la concession du chemin de fer de Tananarive à Madagascar, concession faite à la Société française d'études et d'explorations à Madagascar dans les conditions que nous avons indiquées.

Chambre de commerce de La Rochelle
(*Le Courrier de La Rochelle*, 25 mars 1897)

Madagascar.

De différents documents communiqués par la Société française d'études et d'explorations à Madagascar, en formation à Bordeaux. La Chambre déclare accorder sa sympathie à cette entreprise.

Le Voyage de M. Lebon
L'Arrivée à Bordeaux.
(*La Petite Gironde*, 8 octobre 1897)

M. André Lebon, ministre des colonies, est arrivé ce matin en gare Saint-Jean, par le rapide de sept heures quatre minutes. Il a été reçu à sa descente du train par MM. Gruet, député de la Gironde ; Berniquet, préfet ; son chef de cabinet, M. Van Huffel ; MM. Louis Bonnin, président de la Société de sténographie du Sud-Ouest, dont il doit présider ce soir la distribution de prix, et M. Ortille, commissaire spécial.

Après échange de compliments avec ces messieurs, le ministre des colonies et les personnes qui l'accompagnaient sont montés en voiture et se sont rendus à la préfecture.

Le Chemin de fer de Madagascar.

Ce matin à dix heures, le ministre a reçu, à la préfecture, une délégation de la Société française d'étude et d'exploration à Madagascar, composée de MM. Eugène Buhan, Th.-J. Dubos, Marc Maurel, Harry Johnston et Maurice Tandonnet.

M. Lebon a promis aux délégués d'appuyer de tout son pouvoir, auprès du Parlement, l'approbation de la convention passée entre ladite Société et le ministre des colonies pour la construction du chemin de fer de la côte Est de Madagascar à Tananarive. La Société n'attend plus, on le sait, que cette approbation pour entrer dans la période d'exécution.

.....

Convention avec la [Compagnie Coloniale de Madagascar](#)
se substituant à la la Société française d'études et d'explorations à Madagascar,
défaillante
(*Bulletin officiel de Madagascar*, juin 1898, p.199 s.)

CONVOICATIONS EN ASSEMBLÉES GÉNÉRALES
(Cote de la Bourse et de la banque, 13 mai 1899)

19 mai, 5 h. — Société française d'Études et d'Explorations à Madagascar. — Au siège social, 51, rue de Ponthieu, Paris. [cette adresse est celle de la Société française d'Études et Entreprises de Madagascar]. — P. A., 28.

Notice sur Madagascar
(Exposition universelle de Paris, 1900)

[161] La construction d'un chemin de fer de Tananarive à la mer a été l'une des premières préoccupations du gouvernement de la colonie au lendemain de la conquête.

À la fin de 1897, une mission d'officiers du génie dirigée par le commandant Roques, aujourd'hui lieutenant-colonel, présentait au Gouverneur général, après un an d'études sur le terrain, un projet complet de la voie à construire. Ce projet recevait quelques mois après l'approbation du Comité des travaux publics des colonies.

Pendant que les études se poursuivaient, des efforts étaient tentés en vue d'aboutir aux voies et moyens d'exécution.

La même année, le ministre des colonies avait déposé sur le bureau de la Chambre un projet de loi portant approbation d'une convention passée avec la Société française d'études et l'explorations à Madagascar en vue de la construction du chemin de fer de Tananarive à la mer.

Cette convention était inspirée de celles qui ont permis aux États-Unis d'Amérique de construire une grande partie de leur immense réseau. Le concessionnaire construisait et exploitait le chemin de fer à ses risques et périls et ne recevait en échange que des concessions territoriales, avec privilèges en ce qui concerne les mines et les forêts.

Cette convention ne fut pas discutée devant les Chambres.

La Société française d'études et d'explorations à Madagascar ne [162] put en effet réunir les capitaux qui étaient nécessaires, non seulement pour la construction du chemin de fer, mais aussi pour la mise en valeur des terrains qui devaient lui être concédés.

Concurremment avec la Société française d'études et d'explorations à Madagascar, une autre combinaison s'élabora, qui donna lieu à une convention soumise bientôt après à l'approbation du Parlement. C'est la convention avec la Compagnie coloniale de Madagascar. Pour assurer à la Compagnie des recettes lui permettant de couvrir ses dépenses, l'État et la colonie s'engageaient à lui donner des transports à effectuer pour une somme de 2.800.000 fr. par an pendant une durée de quinze ans.

L'élaboration de cette convention avait été longue. La fixation du taux de la garantie de transport avait notamment donné lieu à de nombreux pourparlers et la somme de 2.800.000 francs à laquelle on s'était finalement arrêté avait été considérée par les représentants de l'administration comme une limite extrême qui ne pouvait être dépassée. Cependant, la Compagnie coloniale, après une étude faite sur place a jugé insuffisants les avantages qui lui étaient accordés par la convention et, à l'expiration du délai d'option, elle a fait connaître qu'elle renonçait au bénéfice de la convention.

De nouvelles propositions qu'elle a présentées ensuite pour la concession du chemin de fer n'ont pu être accueillies, parce qu'elles furent jugées trop onéreuses pour la colonie.

En résumé, les négociations poursuivies depuis trois ans ont montré que la construction du chemin de fer ne saurait être conférée à une Compagnie concessionnaire ou à une entreprise générale sans grever la colonie d'une charge

beaucoup plus lourde que celle qui correspond au prix de revient réel des travaux. Dans ces conditions, le gouverneur général, après avoir pris l'avis du conseil d'administration, a proposé au ministre de fractionner l'exécution des travaux en un certain [163] nombre de lots d'importance restreinte, qui seront accessibles par la voie de l'adjudication aux entrepreneurs ne possédant pas de gros capitaux, et qui seront exécutés sur les projets et sous la direction des ingénieurs de la colonie. Ce système auquel on a été conduit pour la construction des chemins de fer, non seulement de la métropole, mais de la plupart des colonies anglaises, a le double avantage d'obtenir des capitaux à un prix plus bas par voie d'emprunt direct et d'économiser les charges trop lourdes qui résultent forcément de l'intervention des entreprises générales.

Le Comité des travaux publics, après un examen détaillé des projets dressés par la mission du génie, des modifications qu'a proposées, à ce sujet, la mission technique envoyée dans l'île par la Compagnie coloniale de Madagascar et des prix de revient obtenus pour la construction de la route de Mahatsara à Tananarive, a émis l'avis qu'il y a lieu de passer à l'exécution et que le montant des dépenses à faire ne dépassera pas 47.500.000 francs.

Tout est donc prêt pour que la construction du chemin de fer de Tananarive à la côte orientale puisse être entreprise sans aléas dès que le Parlement aura autorisé la colonie à se procurer les ressources financières nécessaires. A ce point de vue aussi, la question est en bonne voie. Le projet de loi que le gouvernement a soumis aux délibérations du Parlement a été appuyé par la Commission des colonies de la Chambre des députés ; le rapporteur, M. Argeliès, a déposé sur le bureau de la Chambre un rapport nettement favorable et le projet a été voté, sans débats, par la Chambre des députés, dans la séance du 23 mars.

Suite :

[La Grande île](#) (23 sept. 1902).