

qui, par leur désertion, n'ont causé aucun préjudice aux substitués (1).

Art. 2. Les déserteurs qui appartiennent aux classes de milice licenciées sont libérés de tout service dans l'armée.

Il en est de même des engagés volontaires et des réfractaires, si le terme de service qu'ils ont souscrit ou qui leur a été légalement imposé est expiré.

Art. 3. Les déserteurs amnistiés obtiendront un certificat de libération.

S'ils sont détenus, ils seront mis en liberté.

Art. 4. Les réfractaires ne seront pas soumis à la production du certificat LL prescrit dans les cas prévus par les articles 197, 198 et 199 de la loi du 8 janvier 1817, quoiqu'ils n'aient pas accompli leur 36^e année d'âge.

Ceux qui ont été incorporés dans l'armée obtiendront leur congé définitif.

Art. 5. Les déserteurs appartenant aux classes de milice non licenciées, ainsi que les réfractaires qui n'ont pas accompli toutes leurs obligations légales, seront tenus de rentrer dans leur corps pour y achever leur terme de service.

Il en sera de même des déserteurs qui ont contracté un engagement volontaire pour un terme qui n'est pas expiré.

Art. 6. Ils se présenteront, les déserteurs devant le commandant provincial, les réfractaires devant le gouverneur civil, pour faire leur déclaration de soumission et de demande de service, dans les délais

suivants qui courront du jour de la publication de la présente loi, savoir :

Un mois pour ceux qui sont en Belgique;

Trois mois pour ceux qui sont dans les pays limitrophes de la Belgique;

Six mois pour ceux qui sont dans les autres pays de l'Europe;

Un an pour ceux qui sont hors de l'Europe.

Il leur sera délivré une feuille de route pour se rendre au corps qui leur sera désigné.

Art. 7. Les déserteurs qui sont détenus seront conduits au corps qui leur sera désigné.

Art. 8. Les réfractaires qui se trouveront dans l'un des cas d'exemption prévus par les lois sur la milice, pourront le faire valoir au moment de leur déclaration de soumission.

Il sera statué par la députation permanente du conseil provincial.

Art. 9. La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

Promulguons, etc.

Contre-signée par le ministre de la justice, M. JULES BARA.

271. — 31 MAI 1866. — LOI qui autorise la concession de chemins de fer vicinaux dans le Brabant (2). (Monit. des 4-5 juin 1866.)

Léopold II, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. Le gouvernement est autorisé à

loi comme elles le sont aujourd'hui. Rien n'est donc changé, sous ce rapport, à la législation existante.

« La chambre a renvoyé deux pétitions à l'examen de la section centrale.

« Par l'une d'elles, le sieur Delmer prie la chambre d'introduire dans le projet de loi d'amnistie une disposition autorisant à participer au prochain tirage les jeunes gens qui, par suite de circonstances indépendantes de leur volonté, ne se sont point fait inscrire, en temps utile, pour prendre part au tirage. La section centrale n'a pas cru devoir déférer à ce désir. Elle est persuadée que les députations permanentes useront avec bienveillance des pouvoirs que leur confère la loi du 8 janvier 1817, dans l'appréciation des griefs portés à leur connaissance par les réclamants.

« La seconde pétition a été adressée à la chambre par le sieur Ceurden, d'Aubel. Le pétitionnaire demande que l'amnistie soit applicable aux rempla-

gants comme aux miliciens. Nous n'avons pu, messieurs, accueillir cette demande par les motifs qui sont développés plus haut. Toutefois, la section centrale a pensé qu'on pouvait, sans inconvénient, assimiler aux miliciens déserteurs les remplaçants qui sont rentrés aux corps dans les deux mois, quoiqu'ils n'appartiennent point aux classes de milice licenciées.

« Elle vous propose, messieurs, d'ordonner le dépôt de ces pétitions sur le bureau de la chambre pendant la discussion du projet de loi.

« Le rapporteur,

Le président,

« C. DUCOUR,

LOUIS CROMBIEZ. »

(1) Ce dernier alinéa, qui ne se trouvait pas dans le projet, a été ajouté sur la proposition de la section centrale.

(2) Session de 1865-1866.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. Exposé des motifs,

concéder, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges, en date du 19 mars 1866 (1), un réseau de chemins de fer destiné à relier entre elles et à la ville de Bruxelles plusieurs villes et communes rurales situées dans la province de Brabant et dans les parties limitrophes des provinces de la Flandre orientale et du Hainaut.

Promulguons, etc.

Contre-signée par le ministre des travaux publics, M. JULES VANDERSTICHELEN.

272. — 31 MAI 1866. — LOI qui autorise la concession de chemins de fer secondaires dans la Flandre orientale (2).
(Monit. des 4-5 juin 1866.)

Léopold II, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

texte du projet de loi et annexes. Séance du 19 avril 1866, p. 403-410. — Rapport. Séance du 1^{er} mai, p. 473-474.

Annales parlementaires. Discussion et adoption. Séance du 9 mai 1866, p. 735.

SÉNAT.

Documents parlementaires. Rapport. Séance du 23 mai 1866, p. XXXI.

Annales parlementaires. Discussion générale. Séance du 24 mai 1866, p. 611-612. — Discussion de l'article unique et adoption. Séance du 25 mai, p. 620.

Exposé des motifs.

« Messieurs,

« J'ai l'honneur de soumettre aux délibérations des chambres législatives le projet d'une loi qui tend à autoriser le gouvernement à concéder un réseau de chemins de fer vicinaux à établir spécialement dans la province de Brabant. Ce réseau a pour but de relier entre elles de nombreuses et importantes localités situées dans un certain rayon autour de la capitale et de les mettre en relation tant avec Bruxelles que directement ou indirectement avec les voies ferrées du pays.

« Dans la séance de la chambre des représentants du 1^{er} février dernier, j'ai annoncé le dépôt prochain de ce projet, et, ainsi que je l'ai déclaré à cette occasion, les chambres pourront se convaincre que j'ai appliqué les principes énoncés à différentes reprises, et notamment dans la séance du 9 mars 1863, comme devant, à l'avenir, servir de base aux octrois de concession de chemins de fer.

« Le coût kilométrique de l'établissement de ces voies ferrées (150,000 fr. par kilomètre à vote simple, et 175,000 fr. par kilomètre à double voie) et, par suite, le capital nécessaire à la réalisation de l'entreprise comme aussi la composition de ce capital ont été déterminés par l'art. 9 de la convention mentionnée au projet de loi; ce capital comprend également les sommes nécessaires à la confection du matériel d'exploitation.

« Au lieu de faire déposer, ainsi que cela se pratiquait jusqu'à présent, un cautionnement provisoire qui devait être complété au moment de la concession, j'ai demandé un cautionnement définitif, et ce cautionnement, montant à cinq cent mille francs,

Article unique. Le gouvernement est autorisé à concéder, aux clauses et conditions ordinaires :

1^o Un chemin de fer circulaire autour de la ville de Gand ;

2^o Une ligne se détachant dudit chemin de fer et aboutissant à Ninove ;

3^o Une ligne de Gand à Tamise par Zele et Hamme ;

4^o Une ligne d'Audenarde vers la frontière des Pays-Bas dans la direction de Watervliet et passant par Deynze, Nevele, Somergem et Eecloo ;

5^o Une ligne de Waereghem ou de Cruysbaertem à Bruges, passant par Thielt et Winghene ;

6^o Une ligne d'Eecloo vers Saint-Nicolas ou Anvers ;

7^o Une ligne de Zelzaete à Assenede.

Promulguons, etc.

Contre-signée par le ministre des travaux publics, M. JULES VANDERSTICHELEN.

a été déposé ainsi qu'il est constaté par l'art. 10 de la convention.

« Vous remarquerez, messieurs, l'extrême modicité du prix kilométrique de la construction des voies ferrées projetées; les demandeurs en concession ont consenti à accepter ce prix en présence de la promesse du gouvernement d'user de tolérance dans les tracés et profils des lignes à construire et dans la construction des bâtiments et dépendances. C'est ainsi que la convention permet d'élever l'inclinaison des pentes et rampes à 90 millimètres par mètre, de réduire les rayons des courbes à 350 mètres en pleine voie et à 250 mètres aux abords des stations et à donner, provisoirement, des proportions moins grandes que de coutume aux bâtiments des stations, sous la réserve bien entendu d'agrandir ces bâtiments aussitôt que le gouvernement en reconnaîtra la nécessité. Mais les voies auront la même largeur que celles des lignes de l'Etat et des lignes concédées auxquelles elles devront se raccorder, de manière que le matériel roulant puisse, au besoin, circuler sans inconvénient sur les unes et les autres.

« Enfin, le gouvernement a cru pouvoir réduire le tout au strict nécessaire, en stipulant toutefois les conditions indispensables pour que l'exploitation puisse se faire dans les conditions voulues de régularité et de sécurité.

« Le ministre des travaux publics,
« JULES VANDERSTICHELEN.

(1) Voyez la convention et le cahier des charges dans les *Documents parlementaires*, session de 1865-1866, p. 403 à 410.

(2) *Séance de 1865-1866.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 8 mai 1866, p. 427.

— Rapport. Séance du 9 mai, p. 431.

Annales parlementaires. Discussion et adoption. Séance du 17 mai 1866, p. 839-843.

SÉNAT.

Documents parlementaires. Rapport. Séance du 23 mai 1866, p. XXXII.

Annales parlementaires. Discussion générale. Séance du 24 mai 1866, p. 610-611. — Discussion de l'article unique et adoption. Séance du 25 mai, p. 619-620.