

par les arrêtés ministériels des 4 août 1881 et 20 mai 1882, relatifs à l'entreposage, sous le même régime, des fers en barres et en bottes et des fers ronds en rouleaux.

Le ministre des finances,
CHARLES GRAUX.

160. — 26 MAI 1884. — Arrêté royal.
— *Écoles spéciales annexées à l'université de Gand.* — *Composition du conseil de perfectionnement.* — *Modifications à l'arrêté royal du 20 août 1868.* (Monit. du 1^{er} juin 1884.)

Léopold II, etc. Revu notre arrêté du 20 août 1868 ayant modifié le statut organique (art. 19 et 20) des écoles préparatoires et spéciales du génie civil et des arts et manufactures annexées à l'université de Gand, en ce qui concerne l'organisation du conseil de perfectionnement institué près de ces écoles;

Considérant que, parmi les membres permanents de ce conseil, il en est deux dont la nature des fonctions a été modifiée, et qu'il convient de tenir compte de ce fait dans les arrêtés organiques;

Sur les propositions de nos ministres de l'instruction publique et de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. La composition du conseil de perfectionnement des écoles préparatoires et spéciales du génie civil et des arts et manufactures annexées à

(1) CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Session de 1881-1882.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance de 12 mai 1882, p. 386-392.

Session de 1882-1883.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 22 janvier 1884, p. 197-219.

Annales parlementaires. — Discussion générale. Séances des 9 mai 1884, p. 1203-1219; 10 mai, p. 1221-1230, 1234-1236; 12 mai, p. 1237-1245; 13 mai, p. 1254-1265; 14 mai : amendements, p. 1274-1275; 17 mai, p. 1317-1319. — Discussion des articles. Séance du 17 mai 1884, p. 1319-1334; 1337-1348. — Vote du projet de loi. Séance du 17 mai 1884, p. 1349.

SÉNAT.

Session de 1883-1884.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 26 mai 1884, p. 30.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 28 mai 1884.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

1. Les chemins de fer d'intérêt général ont reçu une très grande extension dans notre pays. Le ser-

vice de nos transports internationaux, le réseau destiné à relier entre eux nos grands centres industriels et nos villes principales, se sont développés dans des proportions telles, que si l'œuvre de la grande voirie ferrée n'apparaît pas comme entièrement achevée, du moins elle approche de son entier accomplissement.

1^o Un inspecteur général des ponts et chaussées est remplacé par le directeur général du service des ponts et chaussées;

2^o Le directeur général de l'instruction publique est remplacé par le secrétaire général du ministère de l'instruction publique.

ART. 2. Nos ministres de l'instruction publique (M. P. VAN HUMBEECK) et de l'intérieur (M. G. ROLIN-JAEQUEMYS) sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

161. — 28 MAI 1884. — Arrêté royal portant :

« La session législative de 1883-1884 est close. » (Monit. du 29 mai 1884.)

162. — 28 MAI 1884. — Loi relative à la constitution d'une Société nationale pour la construction et l'exploitation de chemins de fer vicinaux (1). (Moniteur du 29 mai 1884.)

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

ART. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à

vice de nos transports internationaux, le réseau destiné à relier entre eux nos grands centres industriels et nos villes principales, se sont développés dans des proportions telles, que si l'œuvre de la grande voirie ferrée n'apparaît pas comme entièrement achevée, du moins elle approche de son entier accomplissement.

En même temps qu'elles pourvoient à l'utilité générale, nos grandes lignes servent de nombreux intérêts locaux. Plusieurs d'entre elles, qui ont été construites dans les mêmes conditions et au même prix que les lignes internationales les plus importantes, ne sont, par la nature de leur trafic, que des lignes d'intérêt local.

Cependant une partie de la population de la Belgique est encore privée des avantages qui résultent de la proximité des voies ferrées. Un grand nombre d'exploitations agricoles et de richesses industrielles attendent le bienfait du transport à vapeur. Trop éloignées des grandes voies pour jouir des avantages qu'en reçoivent les lieux que celles-ci traversent, beaucoup de communes en sont trop voisines cependant pour espérer que jamais une voie nouvelle de cette espèce vienne parcourir leur territoire.

Au temps où la circulation des hommes et des choses se faisait tout entière par les routes, des voies secondaires venaient sans cesse se souder à la voirie nationale et fournissaient au mouvement de celle-ci des déversoirs et des affluents. De même,

l'organisme des transports à vapeur doit de nos jours être complété par des lignes secondaires, qui accroîtront l'aliment des artères principales, en apportant ou en puisant la richesse dans les lieux dont l'accès est encore aujourd'hui trop coûteux ou trop difficile.

Les auteurs de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways se proposaient de donner satisfaction à ce besoin social, mais ils ont compté exclusivement sur l'initiative privée pour la construction et l'exploitation des chemins de fer vicinaux. Cette loi se bornait à régler le mode et les conditions de leur concession; aucune intervention pécuniaire de l'Etat ni des communes n'était assurée aux concessionnaires.

Dans ces conditions, le développement de la voirie vicinale ferrée devait être assez restreint. Il est des lignes qui promettent sans doute un produit suffisant pour tenter l'intérêt privé; mais un grand nombre d'autres, quoique susceptibles de recueillir un trafic assez abondant pour rémunérer dans une certaine mesure les capitaux consacrés à leur établissement et à leur exploitation, n'assurent point des bénéfices assez élevés pour attirer l'industrie privée.

2. Depuis longtemps la construction et l'exploitation des chemins de fer sont considérées en Belgique comme un service d'intérêt national. Il est logique et juste que le concours des pouvoirs et du crédit publics, qui ont été les agents de l'établissement des grandes lignes, soit apporté à celui de la voirie vicinale ferrée. Mais, tandis que les premières servent des intérêts généraux, l'utilité de la seconde est locale pour la plus large part; elle n'est générale que dans une moindre mesure. L'établissement des lignes d'intérêt local doit donc incomber aux communes au même titre que la voirie vicinale ordinaire. Cependant, de même que pour celle-ci, l'intervention de la province et celle de l'Etat sont légitimes.

Ces considérations avaient frappé certains esprits distingués dès l'époque où la loi sur les tramways fut mise en vigueur. Au mois d'octobre 1875, M. le sénateur Bischoffsheim et M. Wellens, inspecteur général des ponts et chaussées, publièrent un projet d'institution d'une société nationale de chemins de fer vicinaux, basé sur le principe de l'association des communes, des provinces et de l'Etat. Ils soumi rent ce travail au gouvernement de cette époque, qui n'y donna pas suite.

Le 18 juin 1880, M. le ministre des travaux publics et moi, nous instituâmes une commission qui fut chargée par nous d'examiner les questions techniques et financières relatives à l'établissement de voies ferrées vicinales.

Cette commission fut composée de membres des deux chambres, de fonctionnaires du département des finances et de celui des travaux publics (a). MM. Bischoffsheim et Wellens en firent partie; ils y exposèrent leurs idées.

(a) Elle était composée de MM. Jamar, membre de la Chambre des représentants, ancien ministre; Teuch, ministre d'Etat, membre de la Chambre des représentants; Bischoffsheim, sénateur; baron T'Kint de Rodenbeke, sénateur; Fléchet, sénateur; Everaerts, sénateur; Pirmoz, ancien ministre, membre de la Chambre des représentants; Tack, ancien ministre, membre de la Chambre des représentants; Le Hardy de Beaulieu, membre de la Chambre des représentants; Lippens, membre de la Chambre des représentants; Couvreur, membre de la Chambre des représentants; Jules Urban, directeur général du Grand-Central belge;

La commission tint sept séances, du 28 janvier au 6 avril 1881, et transmit au gouvernement le résultat de son examen.

Ses conclusions contenaient le vœu de voir le gouvernement prendre les dispositions nécessaires pour aboutir, dans le plus bref délai possible, à la construction des chemins de fer vicinaux dont l'utilité serait reconnue.

Le projet de loi soumis aux délibérations de la chambre répond à ce vœu. S'il a introduit des modifications importantes dans la combinaison de MM. Bischoffsheim et Wellens, particulièrement en ce qui touche les droits et les obligations respectives des communes relativement à la souscription du capital et à la répartition des bénéfices, il emprunte à cette combinaison ses éléments principaux et spécialement sa base première: la fédération des communes pour l'établissement de la voirie vicinale ferrée, ainsi que la construction et l'exploitation des lignes au moyen de capitaux fournis par les communes avec le concours des provinces et de l'Etat.

6. L'ouverture des chemins vicinaux est un travail simple et facile à exécuter. Il n'en est pas de même de la construction des chemins de fer. D'ailleurs, les routes ne s'exploitent pas; elles n'imposent que des frais d'entretien. Le soin de construire des chemins vicinaux pouvait donc être abandonné aux communes en même temps qu'on leur imposait l'obligation de les entretenir. Mais la construction des voies ferrées et de leur matériel, ainsi que leur exploitation, sont compliquées; elles exigent un personnel spécial et des soins constants; elles réclament des connaissances techniques et financières. Il est donc impossible de les confier aux communes.

D'autre part, quoique les lignes vicinales ne doivent pas former, à proprement parler, un réseau, mais rester éparées entre les mailles du réseau des grandes lignes, il n'est pas douteux que leur construction et leur exploitation gagneront beaucoup en perfection et en économie, si elles sont confiées à une administration unique et spéciale. Des agents moins nombreux, plus instruits et plus expérimentés, l'économie à réaliser sur l'achat et la mise en œuvre de matériaux par quantités plus fortes, la faculté d'utiliser le matériel en différents endroits suivant les saisons et la variété des besoins industriels et agricoles, sont des éléments de succès qui doivent résulter de la concentration dans les mêmes mains de l'exploitation des lignes.

C'est pourquoi le projet de loi a admis le principe de l'attribution à un seul agent de la construction et de l'exploitation des voies ferrées vicinales.

Il ne convient pas que cet agent soit l'Etat. Si son concours financier est légitime, si son contrôle et sa surveillance sont nécessaires, il importe que les chemins de fer vicinaux aient une existence, un

Vandersweep, président du comité d'administration des chemins de fer de l'Etat; Lavallée, inspecteur général des ponts et chaussées; Galezot, inspecteur général de la trésorerie; Van Nuss, inspecteur général à l'administration des contributions; Derote, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées; Trounet, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées à Namur; Vergote, directeur général des affaires provinciales et communales; Wellens, inspecteur général des ponts et chaussées; Piot, ingénieur principal des ponts et chaussées.

capital, une administration, des finances qui leur soient propres. On ne peut pas songer à imposer à l'Etat, qui supporte déjà la charge de construire et d'exploiter les lignes d'intérêt général, cette entreprise de transport, destinée à recevoir une grande extension. Afin de ne pas surcharger le département des travaux publics d'une administration nouvelle et de ne pas permettre une confusion dangereuse entre les finances publiques et celles des chemins de fer vicinaux, un être moral spécial est créé pour ce service; il consiste dans une association des corps publics intéressés à son institution. Cette association est régie par une administration indépendante de l'Etat.

L'établissement de toute ligne vicinale doit trouver son origine dans la concession qui en est faite par les autorités intéressées. La loi du 9 juillet 1875 a réglé ces concessions. Elle peut être conservée dans son ensemble; mais quelques modifications doivent y être apportées pour la mettre en rapport avec la loi nouvelle.

4. Après avoir reconnu qu'on ne peut compter sur l'initiative privée pour construire des lignes d'un produit modeste, il faut nécessairement écarter la concurrence pour la concession des lignes plus productives, sinon celles-ci trouveraient bientôt des concessionnaires qui délaisseraient les autres, et l'Etat, les provinces, les communes conserveraient la charge de ces dernières, sans recueillir la compensation que peuvent procurer les chemins de fer vicinaux d'un rapport assuré. L'adoption du principe de la fédération des communes pour le service de la voirie vicinale ferrée implique le groupement de toutes les concessions dans les mêmes mains. Il n'y a donc plus lieu de recourir à l'adjudication publique; en principe, c'est à la Société nationale des chemins de fer vicinaux que toutes les concessions sont faites.

Cependant, comme il pourrait se présenter des circonstances exceptionnelles, qu'il n'est pas aisé de prévoir, mais qu'on ne peut déclarer impossibles, dans lesquelles il conviendrait de concéder la construction ou l'exploitation d'une ligne vicinale à un autre entrepreneur, il a paru utile de ne pas donner à la Société nationale un monopole de droit.

Des concessions pourront être octroyées à d'autres entrepreneurs, mais seulement par un acte du pouvoir législatif.

5. Le principe de l'attribution à l'association des communes de toutes les concessions de chemins de fer d'intérêt local doit recevoir une autre restriction plus importante.

Les tramways urbains, c'est-à-dire ceux qui desservent une agglomération urbaine, diffèrent essentiellement, par la nature de leur trafic et des services qu'ils sont destinés à rendre, des lignes vicinales qui mettent en communication plusieurs agglomérations ou plusieurs localités. Il existe entre les chemins de fer vicinaux et ces tramways la même différence qu'entre la voirie vicinale et le réseau des rues des villes. Les tramways urbains sont les instruments d'une circulation nombreuse, incessante; ils ne transportent que les personnes et non pas les marchandises; ils ne sont point reliés ou ne sont reliés qu'accessoirement aux grandes lignes de chemin de fer, dont ils ne sont pas, comme les lignes vicinales, le développement secondaire et réduit. Les rapports qu'ils servent sont exclusivement locaux. Ce sont donc des voies ferrées différentes de celles dont l'établissement est confié comme attribution exclusive à la société dont

la loi autorise la création, et il convient de ne pas les comprendre dans l'objet de cette société. Aussi le projet de loi maintient-il simplement pour eux le régime de la loi du 9 juillet 1875.

6. Les communes, les provinces, l'Etat, qui forment l'association, ont une existence permanente; l'objet social est un service public qui a le même caractère. C'est donc se conformer à la nature des choses que de donner aux concessions et à la société concessionnaire une durée illimitée. Les causes qui imposent un caractère temporaire aux sociétés composées de particuliers et une durée limitée aux concessions de péages qu'elles obtiennent, n'existent pas lorsque les associés sont des corps publics et lorsque la concession a pour objet un service inhérent à leurs attributions.

La Société nationale des chemins de fer vicinaux aura donc une durée indéfinie. Elle ne pourra être dissoute qu'en vertu d'une loi. Toutes les concessions de lignes vicinales qui lui seront faites n'auront d'autre terme que celui de la société elle-même.

7. Le taux des péages ne peut être irrévocablement fixé par les actes de concession. Ils doivent rester susceptibles de modifications sous le contrôle et l'approbation du gouvernement, car deux intérêts de premier ordre doivent être sauvegardés: l'intérêt financier de la société et celui des chemins de fer de l'Etat, qu'il importe de mettre à l'abri d'une concurrence qui, dans certains cas, pourrait être ruineuse. L'harmonie doit être maintenue entre les tarifs des grandes lignes et ceux des voies secondaires, et des circonstances diverses peuvent exiger des modifications des tarifs pendant le cours de l'exploitation de ces lignes.

Les intérêts des communes, des provinces et de l'Etat associés sont confiés à l'administration de la société qui émane de ces différents corps politiques; les intérêts du chemin de fer de l'Etat sont protégés par le pouvoir attribué au gouvernement d'exiger en tout temps le rehaussement ou d'interdire l'abaissement des tarifs.

8. La loi du 9 juillet 1875 attribue aux députations permanentes et aux conseils provinciaux le droit de concéder certaines lignes vicinales, mais elle n'ouvre aucun recours aux communes intéressées lorsque la députation ou le conseil refusent d'octroyer les concessions sollicitées.

Cependant le principe de la tutelle gouvernementale, indispensable dans une matière qui touche à l'intérêt général, est consacré par cette loi, car elle subordonne l'octroi de toutes les concessions à l'approbation du gouvernement, et elle attribue à celui-ci le droit de concéder directement les lignes qui s'étendent sur le territoire de plusieurs provinces. Il est utile d'étendre ce droit de concession directe au cas où des communes intéressées à l'établissement d'une ligne vicinale réclameraient contre le refus de concession que la Société nationale aurait essayé de l'autorité provinciale. En ce point encore, la loi du 9 juillet 1875 a été complétée (a).

9. Après avoir admis le principe de l'association des communes pour la construction et l'exploitation des lignes vicinales, il faut résoudre l'importante question de la répartition entre elles du produit de ces lignes. Considérer toutes les lignes comme un réseau unique créant entre toutes les

(a) L'article 18 du projet n'a pas passé dans la loi. C'est à cet article que fait allusion le n° 8, ci-dessus, des motifs.

communes associées une solidarité telle que toutes vinssent prendre dans le produit de l'exploitation une part proportionnelle à leurs actions, c'eût été proclamer un principe qui n'eût certainement pas violé les règles de la justice sociale, mais dont l'application eût pu soulever d'invincibles résistances. Telle ligne vicinale d'une construction facile, reliant un groupe de communes populeuses et prospères, fournira immédiatement des recettes qui couvriront largement et dépasseront même les intérêts et l'amortissement des capitaux engagés.

Telle autre, établie dans un pays plus accidenté, d'un trafic plus difficile, entre des villages dont la population n'est pas nombreuse, dont les industries sont modestes, donnera, au moins pendant un certain nombre d'années, des produits qui suffiront à l'exploitation, mais non à la rémunération intégrale du capital. Décréter la fusion de tous les frais et de toutes les charges, ainsi que le partage égal des bénéfices de toutes les lignes, ne serait-ce pas exposer les communes riches à voir le capital qu'elles ont fourni pour construire le chemin de fer qui les dessert et qui est fort productif, demeurer, momentanément au moins, sans rémunération suffisante? Ne serait-ce pas aggraver les charges que leur imposera la construction des chemins de fer vicinaux dans une telle mesure qu'elles se refuseraient à concourir à leur établissement? Demander à toutes les communes de Belgique d'accepter pour l'établissement de la voirie vicinale ferrée les liens d'une mutualité si complète, que les groupes formés par les communes les plus riches consentent à confondre tout le produit des lignes qui les desservent avec le produit de celles qui unissent des séries de communes pauvres, et à accepter le partage égal avec celles-ci, ce serait réclamer des premières un désintéressement qui dépasse ce que l'on peut attendre de l'état de nos mœurs.

Pour obtenir le concours des communes, il a paru nécessaire de leur attribuer le produit de leurs lignes jusqu'à concurrence de toutes leurs charges et de la somme requise pour rémunérer et rembourser intégralement le capital qu'elles ont fourni. Le surplus peut, sinon pour la totalité, au moins pour une large part, être considéré comme le contingent fourni par les groupes locaux à l'intérêt national; il peut former la masse commune dont l'emploi devient indépendant de son origine et n'est plus dicté que par l'utilité générale.

Telles sont les bases de la combinaison soumise à la législature.

10. La forme qui a paru s'approprier le mieux à sa réalisation est celle de l'association. Ce ne sera point sans doute une société anonyme ordinaire, car les associés seront tous des administrations publiques agissant comme corps moraux et dans un but d'utilité publique. Les rapports établis entre eux pour atteindre ce but eussent donc pu être réglés entièrement par la loi; mais comme il s'agit d'une entreprise de transport exigeant l'apport d'un capital, son emploi dans des affaires d'un caractère industriel, et donnant lieu à des répartitions de produits et de bénéfices, la forme sociale a semblé la plus propre à la détermination exacte des droits et des obligations des corps qui doivent participer à cette entreprise.

Une semblable société ne peut, on le comprend, être soumise à toutes les règles du droit commun; elle est d'une nature spéciale, elle a en quelque sorte un caractère public.

11. Le capital de la *Société nationale des chemins de fer vicinaux* n'est pas limité; il sera formé au

fur et à mesure que des lignes seront concédées et construites; les frais de leur construction et les nécessités de leur exploitation en détermineront exactement le chiffre.

Il sera fourni par les communes, avec le concours des provinces et de l'Etat.

Les communes qui désireront voir leur territoire desservi par une ligne vicinale devront souscrire un chiffre d'actions suffisant pour la construction et l'exploitation de cette ligne. Mais comme il arrivera souvent qu'elles ne posséderont pas ce capital, un puissant concours leur est apporté sous diverses formes. Elles pourront se le procurer par voie d'emprunt à des conditions avantageuses; il pourra même être fourni en leur lieu et place par l'Etat, par les provinces et par les particuliers.

Les communes pourront se libérer de leurs souscriptions par annuités. Dans ce cas, la société aura la faculté d'émettre des obligations en représentation de ces annuités, de telle façon que le montant total des annuités qu'elle aura à recevoir, garantisse complètement le service des intérêts et de l'amortissement de ces obligations.

La garantie de l'Etat, que le gouvernement est autorisé à donner à ces obligations, assure leur émission à un taux très favorable et procurera ainsi le capital nécessaire à l'établissement des lignes à un prix notablement inférieur à ce qu'il coûterait à toute entreprise privée.

Lorsque les ressources des communes ne leur permettront pas de grever annuellement leur budget de la totalité de l'annuité nécessaire pour le service du capital qu'elles devraient souscrire, elles pourront faire appel au concours des provinces et de l'Etat. Leur intervention, consacrée aujourd'hui par la loi pour l'extension de la voirie vicinale ordinaire, sera maintenue et même développée, car ce ne seront pas de simples subsides qu'ils donneront. En souscrivant au lieu et place des communes une partie du capital des lignes vicinales, les provinces et l'Etat deviendront actionnaires pour le montant de leurs souscriptions.

Comme les communes, ils pourront, s'ils le préfèrent, libérer leurs actions par le paiement d'annuités.

12. Enfin, tout en écartant les intérêts privés de la gestion des affaires sociales, il est utile de fournir aux communes le moyen de tirer parti, pour la formation du capital qu'elles auront à fournir, de l'intérêt que les particuliers peuvent avoir à favoriser l'ouverture de lignes vicinales sur leur territoire. Des industriels, de grands propriétaires, des agriculteurs dirigeant d'importantes exploitations, désireux de provoquer l'établissement d'une ligne dont ils tireront profit, seront sans doute souvent disposés à concourir à la réunion des capitaux nécessaires. Afin de donner accès à ce concours, le projet de loi prévoit la création de titres de délégation, représentatifs des actions souscrites et donnant le droit à leurs porteurs de recevoir directement de la société les dividendes correspondant à la fraction de la participation qu'ils représentent.

Ces titres destinés à être cédés aux particuliers seront négociables, mais ils ne conféreront point la qualité d'actionnaire; leurs porteurs ne pourront ni assister aux assemblées générales, ni s'immiscer en aucune façon dans les affaires sociales. Le droit aux dividendes leur est seul délégué, dans la mesure déterminée par les statuts.

Ces titres diffèrent encore essentiellement des

parts sociales, en ce qu'ils sont destinés à être possédés par des particuliers. Dès lors, ils ne doivent pas, comme ces parts, avoir une durée permanente ou indéterminée. Le terme normal des actions d'une société de chemins de fer, c'est l'expiration de la concession qu'elle exploite. A défaut de ce terme, qui n'existe pas ou qui est incertain pour les concessions faites à la *Société nationale des chemins de fer vicinaux*, les titres de délégation sont soumis à un droit de retrait, que les propriétaires des actions grevées de ces délégations auront la faculté d'exercer après l'expiration de la soixante-sixième année d'exploitation de leur ligne. Ce retrait, qui s'effectuera sous la condition de payer aux délégataires la valeur nominale de leurs titres, remplace à l'égard de ces titres l'expiration de la concession à laquelle ils se rattachent.

13. L'administration d'une société doit avoir une organisation qui soit en harmonie avec la nature et l'importance respective des divers intérêts qu'elle est appelée à représenter. Le mandat des administrateurs de la *Société nationale des chemins de fer vicinaux* doit donc leur être confié par ses actionnaires et par l'Etat. Il faut même qu'en cas de partage d'opinions, celle de l'Etat soit prépondérante, car la voix du pouvoir qui représente l'intérêt général doit, dans un service d'utilité publique, l'emporter sur les organes des intérêts locaux. Les bases du projet engageant du reste le trésor public par la garantie de l'Etat qui sera donnée aux obligations de la société. Enfin il importe au plus haut degré que la voirie ferrée secondaire se développe de manière à former le complément des grandes lignes, à en augmenter le trafic, et non point dans des conditions qui leur susciteraient une désastreuse concurrence. Le gouvernement, qui exploite les lignes d'intérêt général, doit donc conserver une influence prépondérante dans la gestion de la *Société nationale des chemins de fer vicinaux*.

14. Mais en donnant au gouvernement une large part dans la désignation des administrateurs, le projet évite avec soin de le faire intervenir directement dans l'administration. La société aura son existence indépendante; elle ne sera pas un agent de l'Etat.

L'application des règles qui déterminent l'emploi du produit de l'exploitation des lignes vicinales exige que chacune d'elles ait, dans les registres sociaux, un compte distinct qui permette d'établir le bénéfice net qu'elle produit.

Pour déterminer ce bénéfice, on constatera la recette brute et l'on en déduira : 1° les frais d'exploitation propres à la ligne, et 2° la quote-part qu'elle aura à supporter dans les frais généraux, déterminée d'après son contingent dans le produit brut total.

Le bénéfice net constaté sera employé tout d'abord à payer l'intérêt et l'amortissement du capital de la ligne qui l'a produit. Il est alloué dans ce but aux actionnaires de cette ligne un premier dividende. Les communes, les provinces et l'Etat ayant la faculté de libérer leurs actions par le paiement d'annuités, on voit qu'ils n'auront en réalité aucun paiement à faire pour les lignes qui produiront, au delà de leurs frais d'exploitation, un bénéfice suffisant pour répartir ce premier dividende.

L'annuité promise sera, en effet, exactement compensée dans ce cas, et les lignes vicinales seront construites et exploitées sans qu'il en coûte rien aux actionnaires.

C'est en vue d'aboutir à ce résultat le plus souvent possible que l'Etat met son crédit au service de la société sous forme de garantie de ses obligations, afin de lui permettre de se procurer des capitaux à bon marché. Mais il importe aussi que la société n'entreprene la construction et l'exploitation de lignes vicinales qu'avec beaucoup de prudence et après s'être assurée que le produit de ces lignes permettra d'en couvrir les charges.

15. Une condition essentielle à observer dans ce but sera de ne s'écarter jamais de la plus stricte économie dans la construction et l'exploitation des lignes. Tout doit y être simple et peu coûteux. Un personnel strictement mesuré aux besoins du service; des trains dont le nombre sera soigneusement limité au trafic constaté; toute dépense de luxe écartée; des stations dont la superficie sera restreinte au strict nécessaire, où de modestes hangars abriteront les marchandises; telles sont les conditions indispensables à la prospérité et à l'extension de la voirie vicinale ferrée. L'administration sociale devra être guidée par cet esprit économique jusqu'à la parcimonie qu'ignorent d'ordinaire les administrations publiques et qui seul peut assurer des dividendes aux actionnaires.

Mais si ces conditions sont observées, on pourra construire et exploiter bien des lignes qui, sans la combinaison projetée, n'eussent pas existé, faute d'offrir un appât suffisant à l'industrie privée, ou qui eussent imposé au trésor public une charge fort onéreuse, si leur construction et leur exploitation avaient été attribuées à l'administration des chemins de fer.

16. Lorsque le bénéfice net d'une ligne ne sera pas absorbé par la distribution entre ses actionnaires du premier dividende dont il vient d'être parlé, l'excédent a un autre caractère; c'est un gain libre de toutes charges, car les actionnaires de la ligne qui l'a produit sont entièrement désintéressés. Cependant il convient d'attribuer encore à ces derniers par préférence une partie de ce gain. On donne par là aux communes un intérêt à l'augmentation du produit de leurs lignes, à leur conservation en bon état, à l'économie dans leur exploitation; on les détourne de formuler ou d'accueillir ces mille réclamations dont les administrations publiques sont sans cesse assaillies, et qui les entraînent trop souvent à des mesures dispendieuses, réclamées avec d'autant plus d'instances et parfois de légèreté, qu'elles n'imposent aucun sacrifice ni aucune charge à ceux dont elles servent les commodités ou les intérêts.

C'est pourquoi, lorsque après la distribution du premier dividende il restera un excédent, l'avant-projet de statuts annexé au projet de loi attribue le quart de cet excédent à titre de deuxième dividende spécial aux actionnaires de la ligne, tandis que les trois autres quarts serviront à constituer un fonds de réserve.

Ce fonds de réserve est destiné à faire face aux pertes éventuelles de la société, à améliorer les lignes qu'elle exploite, à favoriser l'extension du réseau. Il pourra servir aussi à la distribution d'un nouveau dividende entre les associés, mais celui-ci sera réparti entre tous les actionnaires de la Société nationale au prorata du montant de leurs actions, et non plus aux actionnaires de certaines lignes déterminées. La réserve formera ainsi un fonds commun composé des bénéfices produits par les lignes au delà d'un chiffre déterminé. Ces fractions de bénéfices seront confondues et indistinctes.

approuver les statuts (1) d'une société qui sera constituée à Bruxelles sous la dénomination de *Société nationale des chemins de fer vicinaux*, et qui aura pour objet unique la construction et l'exploitation de chemins de fer vicinaux dans le royaume.

Cette société sera considérée comme une société anonyme.

tement consacrées à l'utilité générale que la société a pour mission de servir.

17. L'exposé qui précède explique et justifie toutes les dispositions du projet de loi, à l'exception de quelques-unes dont la simple lecture révèle les motifs.

Ainsi l'article 22 interdit aux provinces et aux communes d'imposer à la société aucune redevance du chef des concessions qui lui seront faites; il l'affranchit également de toute taxe communale ou provinciale. On comprend que les droits des provinces et des communes dans le produit des chemins de fer vicinaux étant réglés par la loi et par les statuts, on ne pouvait autoriser ces administrations à accroître leur part de bénéfice sous la forme de taxes ou de redevances.

L'article 23 attribue au gouvernement la police des chemins de fer vicinaux et l'autorise à imposer à la société, dans l'intérêt des services publics généraux, provinciaux et communaux, les obligations et les transports gratuits ou à prix réduit qu'il jugera utiles.

La première de ces prescriptions se justifie par la nécessité de soumettre l'exploitation des lignes vicinales à des mesures réglementaires protectrices de la sécurité et de l'ordre publics; la seconde généralise une disposition que la loi du 9 juillet 1875 permettait d'inscrire dans tous les actes de concession.

L'article 24 prévoit le cas où des circonstances spéciales, telles que la nécessité de transformer en ligne d'intérêt général un chemin de fer vicinal, obligerait l'Etat à acquérir celui-ci. Les statuts régleront les conditions de ce rachat.

La surveillance que la législature doit exercer sur la gestion de la Société nationale des chemins de fer vicinaux est facilitée par la disposition de l'article 25.

Enfin, l'article 26 met à la disposition du gouvernement un premier crédit destiné à lui permettre d'intervenir dans la formation du capital de construction et d'exploitation des lignes qui seront concédées, et l'article 27 l'autorise à faire l'avance de la somme nécessaire pour subvenir aux frais de premier établissement de la Société nationale.

18. Cet exposé vous a fait connaître, messieurs, les questions dont le gouvernement a cherché la solution dans la constitution de la Société nationale des chemins de fer vicinaux, les bases qu'il vous propose de donner à cette institution nouvelle et les raisons qui l'ont déterminé à les choisir.

Un avant-projet de statuts, annexé au projet de loi, indique la formule de la réalisation des principes contenus dans celui-ci. Il leur donne un développement qui complète cet exposé de ses motifs (2).

La pensée qui a dicté le projet de loi soumis à vos

(2) Voy. la note première de l'article 1er de la loi.

Les statuts seront arrêtés d'après les principes consacrés par la présente loi.

Ils seront conformes aux prescriptions de la loi du 18 mai 1873, en tant qu'il ne sera pas nécessaire d'y déroger à raison de la nature spéciale de la société (2).

ART. 2. Les actions représentant son capital social sont nominatives; elles ne peu-

delibérations est commune à tous les membres de la législature. Il tend à donner au transport à vapeur une application qu'il n'a pas encore reçue dans notre pays, et dont le développement progressif accroîtra la prospérité nationale. Il vous offre un gage nouveau de la sollicitude vive et constante avec laquelle le gouvernement s'attache à tout ce qui touche aux intérêts de l'industrie et aux besoins de la population des campagnes. La grandeur du but que nous poursuivons nous autorise, messieurs, à compter sur votre patriotique concours.

Le ministre des finances,
CHARLES GRAUX.

— La section centrale avait rédigé un projet qui différerait trop de celui qui est devenu la loi, pour qu'il y ait utilité à reproduire ici le rapport, d'ailleurs remarquable, mais très long, de M. LE HARDY DE BEAULIEU.

— La discussion s'est établie sur le projet du gouvernement. Elle a roulé, en très grande partie, sur des amendements qui n'ont pas été admis.

— Le rapport fait au nom des commissions du Sénat, par l'honorable M. Biart, expose avec une grande clarté les dispositions de la loi. Je regrette de ne pouvoir, faute d'espace, le reproduire.

(1) Ces statuts ont été formulés, après la discussion de la loi, dans un acte reçu par le notaire Van Halteren, à Bruxelles, le 9 juin 1884, et ils ont été approuvés par un arrêté royal de la même date.

(2) M. MALOU. — J'ai proposé un amendement à l'article 1er. Il porte que les dispositions de la loi du 18 mai 1873 sont applicables à la société en tant qu'il n'y est pas dérogé par la présente loi.

Voici les motifs de cet amendement. Tout statut d'une société anonyme ou d'une société quelconque se réfère à la législation existante. Elles y suppléent en certains points; elles y dérogent en d'autres points dans les limites définies par la loi. Dans les statuts de cette société-ci, on ne peut transcrire toutes les dispositions de droit qui seront applicables. Il m'a paru sage de dire que la loi générale sur les sociétés anonymes serait appliquée en tant qu'il n'y est pas dérogé.

M. GRAUX, ministre des finances. — Je suis d'accord avec l'honorable M. Malou sur le fond de son idée; mais je pense que la rédaction que voici la rendrait mieux. Il faudrait ajouter à l'article un dernier alinéa ainsi conçu :

« Ils (les statuts) seront conformes aux prescriptions de la loi du 18 mai 1873, en tant qu'il ne sera pas nécessaire d'y déroger à raison de la nature spéciale de la société. »

M. MALOU. — Je n'ai aucune raison de combattre cette rédaction, d'autant moins qu'elle est plus restrictive que la mienne. Dans la mienne on dit : « Le gouvernement peut déroger à la loi com-

vent être possédées que par les communes, les provinces et l'État (1).

ART. 3. Les actions sont divisées en au-

tant de séries qu'il existe de lignes concédées.

Chaque série a droit à tous les bénéfices

« mune autant qu'il le veut et que celle-ci supplée à la dérogation. » Dans la rédaction de l'honorable ministre, on limite le droit de déroger à la loi commune aux cas de nécessité. Si l'honorable ministre préfère cette formule, je ne m'y oppose pas.

M. GRAUX, *ministre des finances*. — L'honorable membre se méprend. Loin d'être plus restrictif, mon amendement donne, au contraire, au gouvernement une faculté que le sien ne lui attribue pas. Dans les termes où il est présenté, l'amendement de l'honorable M. Malou ne peut être admis. Il serait imprudent d'appliquer d'une façon générale toutes les dispositions de la loi du 18 mai 1873 à une société d'un caractère aussi spécial que celui de la société de communes qu'il s'agit de constituer. Il existe, en effet, dans la loi de 1873, une série de dispositions que le projet en discussion n'abroge pas d'une manière expresse, mais qui, cependant, ne sont pas applicables et doivent, dès lors, être envisagées comme abrogées tacitement. Ainsi, la loi de 1873 exige au moins sept associés; elle prescrit des versements en argent et en détermine la quotité; elle veut que le capital social soit entièrement souscrit; elle règle la forme des souscriptions; elle impose l'affectation d'actions au gage de la gestion des administrateurs; elle prévoit le cas de modifications aux statuts et règle les conditions dans lesquelles ces modifications doivent s'opérer; elle indique enfin la marche à suivre en cas de perte d'une partie du capital et de dissolution. Ces dispositions sont pour la plupart incompatibles avec la société projetée. Lui seront-elles ou ne lui seront-elles pas appliquées? Quelle source féconde de controverses! Il faut la tarir. On le fera en déclarant que les principes généraux de la loi de 1873, seront appliqués, — c'est l'idée de l'honorable M. Malou, — mais en déléguant en même temps au gouvernement le pouvoir de déterminer, par l'approbation des statuts, les dispositions qui seront appliquées à la société nouvelle et celles qui ne s'y appliqueront pas, celles, en d'autres termes, auxquelles il est nécessaire de déroger, à raison de la nature spéciale de la société.

M. PIRMEZ. — Le gouvernement a le droit de décider. Voilà le point important.

M. GRAUX, *ministre des finances*. — Assurément! C'est le gouvernement qui décidera s'il y a lieu de se conformer à la loi de 1873, ou de s'en écarter, à raison de la nature spéciale de la société. Telle est la portée de la disposition que je propose.

— La rédaction, proposée par le ministre des finances, est adoptée. (*Séance du 17 mai 1884. — Ann. parl.*, p. 1320.)

M. DE BRUYN. — J'avais proposé des amendements qui avaient pour but de faire consacrer le principe de l'adjudication publique à la construction et autant que possible à l'exploitation des lignes vicinales. J'ai soumis ces amendements à M. le ministre des finances, et nous nous sommes trouvés devant de grandes difficultés d'application.

Le principe de l'adjudication publique, quant à la construction, doit certainement être appliqué comme règle générale; mais peut-on le faire consacrer par la loi? M. le ministre des finances m'a répondu qu'il y aurait de sérieuses difficultés à introduire ce principe, en termes généraux, dans la loi. Il peut, en effet, se présenter des cas où la

société devrait nécessairement se charger elle-même de la construction. Il en est de même en ce qui concerne l'exploitation.

Dans cet état de choses, je crois qu'il suffirait d'une déclaration du gouvernement affirmant son intention bien formelle d'abandonner à l'adjudication publique la construction et, autant que possible, l'exploitation. Je pense que cette déclaration serait préférable à une disposition expresse de la loi.

M. GRAUX, *ministre des finances*. — Je ne méconnaiss pas que dans le plus grand nombre de cas, l'adjudication publique est le meilleur moyen d'exécuter les travaux de construction; et je ne doute pas que la Société nationale n'y ait recours toutes les fois que cela sera avantageux. Quant à l'exploitation, je crois que, dans certaines circonstances, elle pourra aussi être utilement confiée à l'adjudication publique. Il me semble cependant impossible — et c'est pourquoi j'ai fait opposition à l'amendement de l'honorable membre, — que cette règle soit imposée à la société. Il ne faut pas lui lier les mains. Il faut qu'elle reste libre d'agir à cet égard suivant les circonstances; il convient que, dans tel cas, elle puisse concéder, affermer à un entrepreneur l'exploitation d'une ligne située à l'écart ou exploitée dans des conditions spéciales. Dans tel autre cas, la société aura intérêt à exploiter elle-même toute une série de lignes éparses dans le pays. Les sociétés existantes, la Société des chemins de fer économiques, par exemple, ou la Société des chemins de fer secondaires, ont des lignes très éloignées les unes des autres dans certains pays étrangers. Il en est qu'elles exploitent elles-mêmes et fort bien. Pour nos chemins de fer vicinaux belges, le même matériel pourra souvent être utilisé dans des localités différentes. Ainsi le matériel qui devra être abondant dans telle partie du pays à l'époque de certaines récoltes, durant certaines saisons de l'année, y deviendra inutile à d'autres moments et pourra être avantageusement transporté ailleurs pour d'autres services, tels que l'exploitation de carrières ou de certaines entreprises industrielles, par exemple. Il y aura vraisemblablement là des combinaisons diverses que l'expérience seule fera connaître et au sujet desquelles il serait imprudent de vouloir établir des règles d'avance. Je crois donc, en ce qui concerne l'exploitation, qu'il faut laisser la société libre de recourir à l'adjudication ou d'exploiter elle-même si bon lui semble. Mais rien n'est prescrit à cet égard dans la loi. L'exploitation directe n'est pas imposée à la société. Elle pourra recourir à l'adjudication, à des entrepreneurs, toutes les fois qu'elle le jugera utile.

— L'amendement est mis aux voix; il n'est pas adopté.

L'article 1^{er} proposé par le gouvernement est mis aux voix et adopté. (*Ibid. Ibid.*)

(4) M. MALOU. — Si j'ai bien compris le discours de l'honorable ministre des finances, il a été reconnu dans la discussion générale qu'une commune ne pourrait pas être contrainte de prendre part comme actionnaire à la création d'une société de chemins de fer vicinaux.

Je pense que la même règle doit être suivie à l'égard des provinces.

En d'autres termes, on ne pourra pas obliger une

de la ligne à laquelle elle se rapporte jusqu'à concurrence des intérêts à 5 p. c. l'an du capital versé; elle a droit au quart du surplus des bénéfices; les trois quarts restants appartiendront à la Société nationale, qui les affectera à la formation d'un fonds de réserve. Le prélèvement fait avant partage au profit des actionnaires qui useront du droit de se libérer par annuités, ne pourra dépasser le montant de l'annuité à payer par eux (1).

La Société nationale fera l'avance des pertes auxquelles l'exploitation de chaque ligne pourrait donner lieu; elle les récupérera sur les premiers bénéfices des exercices ultérieurs (2).

ART. 4. Des titres de délégation au porteur peuvent être délivrés pour les quatre cinquièmes des souscriptions d'actions et dans la mesure des versements faits sur ces souscriptions.

Les porteurs de ces titres n'ont d'autre droit que celui de toucher directement de la société la part de dividendes à déterminer par les statuts. Ils n'ont point le pouvoir d'assister aux assemblées, ni de s'immiscer en aucune façon dans les affaires sociales.

ART. 5. Après l'expiration de la soixante-

commune à prendre part, à souscrire à des actions de la Société générale de chemins de fer vicinaux. Cela est bien entendu. Je tiens à le constater, parce qu'il y aurait là un moyen de réunir les communes et de détruire leur autonomie.

M. GRAUX, *ministre des finances*. — L'observation de l'honorable M. Malou est exacte. J'ai déclaré récemment d'une manière formelle qu'au moins pour le moment, il ne fallait pas contraindre les communes à participer à la création des chemins de fer vicinaux. Dans l'état actuel des choses, il faut leur laisser leur liberté à cet égard, sauf à réserver l'avenir et à recueillir les enseignements de l'expérience. Peut-être y aura-t-il lieu d'examiner plus tard s'il ne faudrait pas obliger les communes à intervenir; mais, pour le moment, je propose de les laisser libres d'intervenir ou de s'abstenir suivant qu'elles le voudront. Il en sera de même des provinces. Mais il est entendu que lorsqu'une commune se refuse à concourir à l'établissement d'un chemin de fer vicinal sur son territoire, s'il convient aux autres communes, à la province ou à l'Etat de souscrire les actions refusées par cette commune, le chemin de fer pourra être établi.

M. MALOU. — Il me semble qu'on peut aller plus loin que ne le dit l'honorable ministre; la société devrait pouvoir se servir de la voirie vicinale pour établir un chemin de fer vicinal sans être obligée

sixième année d'exploitation d'une ligne concédée, les actionnaires ont le droit d'opérer le retrait des titres de délégation qui grèvent leurs actions, à condition de payer aux porteurs de ces titres le capital nominal qu'ils représentent.

ART. 6. La société est administrée par un directeur général et par un conseil formé par un président et de quatre administrateurs.

Il y a, en outre, un comité de surveillance formé de six membres.

ART. 7. Le directeur général et le président du conseil d'administration sont nommés par le Roi.

Les autres administrateurs sont, pour la première fois, désignés par l'acte constitutif de la société. Le gouvernement nomme à la moitié des places vacantes; l'assemblée générale des actionnaires pourvoit à l'autre.

Les attributions, les émoluments et la durée des fonctions du directeur général et des membres du conseil d'administration sont réglés par les statuts.

ART. 8. Le comité de surveillance est élu par l'assemblée générale des actionnaires pour un terme à fixer par les statuts; ses membres ne jouissent d'aucune rémunération.

d'exproprier; cela ne ferait aucun tort à la commune.

M. GRAUX, *ministre des finances*. — Quand j'ai parlé du droit d'expropriation, je m'attachais aux terrains à exproprier pour le cas où le chemin de fer ne suivrait pas la voirie vicinale. (*Séance du 17 mai 1884. — Ann. parl., p. 1321.*)

(1) Voy. l'*Exposé des motifs*, n° 9.

(2) Le dernier paragraphe de l'article 3 a été introduit par un amendement dû à M. Jacobs.

« Mon amendement, disait l'honorable membre, stipule que c'est la Société nationale qui fera l'avance des pertes subies sur chaque ligne, mais qu'elle pourra récupérer cette avance sur les bénéfices des années ultérieures.

« Si les premières années ne couvrent pas les frais d'exploitation, la Société nationale fera l'avance de cette perte et se remboursera au moyen des premiers bénéfices des années ultérieures. S'il n'y a jamais de bénéfices, ce sera sur le fonds de réserve que la Société nationale prélèvera la somme nécessaire pour parer à ce déficit, jusqu'au moment où, suivant l'amendement que M. Graux vient de déposer, elle mettra la ligne en liquidation et en suspendra l'exploitation. Telle est, messieurs, l'économie de l'amendement que j'ai l'honneur de présenter et que je défendrai ultérieurement. »

L'amendement est adopté. (*Séance du 17 mai 1884. — Ann. parl., p. 1327.*)

ART. 9. L'assemblée générale des actionnaires se compose des délégués des titulaires des actions, auxquels se joignent les membres du conseil d'administration et du comité de surveillance, ainsi que le directeur général; les premiers ont seuls voix délibérative.

ART. 10. La Société ne peut être dissoute qu'en vertu d'une loi, qui réglera le mode et les conditions de sa liquidation.

ART. 11. La Société Nationale pourra abandonner l'exploitation d'une ligne vicinale dans les cas et aux conditions suivants :

1° Si, pendant deux années consécutives, le produit brut de cette ligne est demeuré insuffisant pour couvrir les dépenses de son exploitation;

2° Si, pendant cinq années consécutives, le produit net d'une ligne a été insuffisant

pour couvrir 50 p. c. des intérêts du capital de premier établissement.

Des propositions tendant à la cessation de l'exploitation d'une ligne pourront être faites, dans le premier cas, soit par le conseil d'administration de la Société Nationale, soit par l'un des actionnaires du groupe directement intéressé, et, dans le second cas, par l'un des actionnaires du dit groupe.

Ces propositions seront soumises aux actionnaires de la Société Nationale, convoqués en assemblée générale extraordinaire.

Si l'abandon de l'exploitation par la Société Nationale est décidé, la ligne sera remise au groupe des actionnaires directement intéressés, s'ils le demandent, pour en continuer l'exploitation au mieux de leurs intérêts (1).

(1) Les dispositions qui forment l'article 11 ne se trouvaient pas dans le projet; elles y ont été introduites à la demande du ministre des finances. Une seule de ces dispositions a soulevé des discussions, celle qui forme le sixième alinéa ainsi conçu :

« Si l'abandon de l'exploitation par la Société Nationale est décidé, la ligne sera remise au groupe des actionnaires directement intéressés, s'ils le demandent pour en continuer l'exploitation au mieux de leurs intérêts. »

M. NEUJEAN. — Voici comment je comprends cet article. Je suppose que la grande Société Nationale décrète qu'il y a lieu d'abandonner l'exploitation de telle ou telle ligne. *Quid* dans ce cas? Le paragraphe dit que la ligne sera remise au groupe d'actionnaires directement intéressés, s'ils le demandent. Les actionnaires directement intéressés dans le système du projet de loi ne peuvent être que les communes et les provinces. Celles-ci sont des mineures. Si la Société Nationale décrète l'abandon de l'exploitation d'une ligne, c'est qu'elle la considère comme mauvaise, comme incapable de produire des bénéfices.

Je voudrais savoir si l'honorable ministre des finances considère que ce paragraphe conférerait à ces mineures placées sous la surveillance de l'autorité supérieure le droit d'exploiter quand même cette ligne. Je ne le crois pas. Une loi spéciale ne doit pas déroger aux lois organiques qui déterminent la subordination des communes et des provinces au pouvoir supérieur. Une explication à cet égard me paraît nécessaire.

M. GRAUX, ministre des finances. — L'honorable M. Neujean a incontestablement raison. Le but de la loi n'a pas été de modifier les règles existantes en matière de tutelle administrative. Si l'application de cette disposition doit conduire les communes à des actes pour lesquels l'approbation de l'autorité supérieure est nécessaire, cette approbation demeure requise. Je suppose que le produit d'une ligne ne couvre pas ses frais d'exploitation; on ne peut évidemment condamner la Société

Nationale à exploiter indéfiniment cette ligne dans des conditions onéreuses.

M. NEUJEAN. — Je trouve la chose très juste en elle-même.

M. GRAUX, ministre des finances. — De leur côté, les associés qui ont formé un groupe pour l'établissement d'une ligne peuvent être également intéressés à ce que son exploitation cesse. Il en sera ainsi lorsque pendant longtemps les intérêts et l'amortissement du capital ne seront pas couverts. Dans ces cas, lorsqu'un délai déterminé par la loi se sera écoulé, l'assemblée générale, sur l'initiative de l'un ou l'autre intéressé, décidera si l'exploitation doit être continuée ou abandonnée. Cela est d'autant plus nécessaire en matière de chemins de fer vicinaux, que la prospérité d'une ligne peut dépendre de causes toutes temporaires. En effet, tandis qu'une grande ligne de chemin de fer a généralement un trafic résultant de causes permanentes ou qui se renouvellent, à raison même de la variété des éléments qui le composent, il n'en sera pas toujours de même pour les lignes vicinales; il peut arriver que l'exploitation de quelque établissement industriel important, de quelque mine ou de quelque carrière, qui avait alimenté le trafic de la ligne pendant un certain nombre d'années, vienne à cesser et qu'aussitôt ce trafic soit notablement réduit. Il importe que, dans ce cas, on ait la faculté de renoncer à l'exploitation. Mais si les actionnaires directement intéressés croient que, malgré cette diminution du trafic, la ligne doit être encore exploitée, et se montrent disposés à prendre cette exploitation à leur charge, la disposition proposée attribue à ce groupe le droit de reprendre la ligne en lui laissant le soin de l'exploiter comme il l'entendra. Ce n'est que dans le cas où la demande de reprendre la ligne pour en continuer l'exploitation n'est pas faite, qu'il y aura lieu de procéder à la liquidation.

M. NEUJEAN. — Je me déclare parfaitement satisfait des déclarations de l'honorable ministre.

Je ne critique pas la disposition en elle-même;

Si cette demande n'est pas faite, il est procédé à la liquidation de l'avoir social.

La part d'actif revenant aux souscripteurs d'actions libérées leur sera délivrée; celle revenant aux souscripteurs d'annuités sera retenue par la Société pour être appliquée au remboursement partiel des obligations émises. Les engagements de ces souscripteurs seront réduits à due concurrence.

Dans aucun cas, la Société Nationale ne sera admise à prélever les sommes qu'elle aura avancées pour subvenir aux dépenses d'exploitation.

ART. 12. Le gouvernement a le droit de contrôler toutes les opérations de la Société et, à cette fin, d'exiger d'elle tous états et renseignements. Il peut s'opposer à l'exécution de toute mesure qui, selon lui, serait contraire soit à la loi, soit aux statuts, soit aux intérêts de l'État.

ART. 13. Les statuts ne peuvent être modifiés que du consentement du gouvernement.

ART. 14. Les chemins de fer vicinaux sont concédés à la Société Nationale par le gouvernement.

Aucune concession n'est accordée sans que les conseils communaux et les députations permanentes des conseils provinciaux aient été entendus.

Toute concession sera précédée d'une enquête sur l'utilité de l'entreprise, le tracé de la voie et le taux des péages.

ART. 15. Les concessions ont lieu pour la durée de la Société (1).

seulement je croyais qu'il y avait utilité à provoquer l'explication que M. le ministre vient de donner.

Il en résulte que les règles administratives ordinaires, les règles de droit commun restent applicables au cas où des communes voudraient reprendre et exploiter une ligne abandonnée par la Société Nationale.

— *Un autre membre, l'honorable M. Hanssens avait proposé de substituer aux mots « pour en continuer l'exploitation au mieux de leurs intérêts » qui terminent le paragraphe, les mots « qui pourront en disposer comme ils l'entendront ».* L'honorable membre entendait, par cette rédaction, autoriser les communes à céder leur concession à des tiers.

Cet amendement a soulevé une longue et diffuse discussion, et, en définitive, il a été rejeté. (Séance du 17 mai 1884. — Ann. parl., p. 1880 à 1884.)

ART. 16. Les tarifs sont réglés par le conseil d'administration, sous l'approbation du gouvernement; néanmoins, le gouvernement a toujours le droit d'en exiger le rehaussement ou d'en interdire l'abaissement (2).

ART. 17. Aucune concession de chemin de fer vicinal ne peut être accordée à d'autres sociétés ou à des particuliers, si ce n'est en vertu d'une loi (3).

Cette disposition ne s'applique pas aux tramways destinés à desservir les agglomérations urbaines; ceux-ci demeurent régis par la loi du 9 juillet 1875 (4).

Si la Société exécute une des lignes pour lesquelles des concessions ont été régulièrement demandées, avec plans d'exécution à l'appui, avant le dépôt de la présente loi, les demandeurs en concession recevront, pour frais d'études, une indemnité dont le taux et les conditions seront fixés par arrêté royal (5).

ART. 18. Les concessions ne seront accordées par le gouvernement que s'il est justifié qu'il a été souscrit par les communes intéressées un nombre d'actions suffisant pour assurer la construction et la mise en exploitation de la ligne à concéder.

Toutefois, les provinces et l'État peuvent souscrire à la décharge des communes, et, dans ce cas, ils sont titulaires des actions qu'ils ont souscrites.

L'intervention de l'État, comme souscripteur d'actions, ne peut dépasser la moitié

(1) Voy. *Exposé des motifs*, n° 6.

(2) Voy. *Exposé des motifs*, n° 7.

(3) Voy. *Exposé des motifs*, n° 4.

(4) Voy. *Exposé des motifs*, n° 5.

(5) *Un amendement conçu en ces termes :*

« Toutefois, il devrait être statué, conformément à la loi du 9 juillet 1875, et toujours en dernier ressort par le gouvernement, sur toutes les demandes de concessions déposées à ce jour ou qui seraient déposées dans l'avenir, si un délai de six mois, à partir de la publication de la loi ou du dépôt d'une demande de concession, s'écoulait sans que la Société Nationale demandât la concession de la même ligne ou d'une ligne desservant les mêmes localités ».

a été, après une discussion assez vive, renvoyé à la section centrale. (Séance du 17 mai 1884. — Ann. parl., p. 1342 à 1345.)

du capital nominal de chaque ligne, à moins qu'une loi n'en ait autrement disposé.

ART. 19. Les communes, les provinces et l'État peuvent se libérer de leurs souscriptions par annuités.

ART. 20. La Société peut émettre des obligations à intérêt fixe à concurrence des annuités dues par les communes, les provinces et l'État.

Le gouvernement est autorisé à garantir envers les tiers, aux conditions à déterminer par lui, l'intérêt et l'amortissement de ces obligations.

Les engagements de l'État, comme garant d'obligations, ne peuvent dépasser les sommes fixées par la loi.

ART. 21. La Société ne peut être assujettie par les provinces ou les communes à aucune redevance du chef des concessions qu'elle a obtenues; elle est exempte du droit de patente.

Elle est affranchie de toute taxe communale ou provinciale, sans préjudice à l'application de la loi du 19 mars 1866 sur les chemins vicinaux.

ART. 22. L'acte constitutif de la Société, les expéditions ou extraits de cet acte, les registres d'actionnaires et autres, les titres de délégation d'actions, ainsi que les obligations émises par la Société sont exemptés du timbre.

Les actes sont enregistrés gratis (1).

ART. 23. Le gouvernement règle la police des chemins de fer vicinaux concédés à la Société Nationale. Il pourra faire assermenter des agents des concessionnaires, et leur conférer les fonctions et la compétence d'agents de la police judiciaire, suivant les règles tracées au titre II de la loi du 15 avril 1843, sur la police des chemins de fer.

Il est autorisé à imposer à la Société, dans l'intérêt des services publics, généraux, provinciaux et communaux, les obli-

gations et les transports gratuits ou à prix réduits qu'il jugera utiles.

La Société se conformera à la loi du 22 mai 1878 sur l'emploi de la langue flamande en matière administrative.

ART. 24. Toute concession peut être rachetée par l'État aux conditions à fixer par l'acte de concession (2).

ART. 25. Chaque année, le ministre des finances dépose sur le bureau de la chambre des représentants un rapport du directeur général faisant connaître la situation des affaires de la Société; il y joint l'état des concessions accordées et le dernier bilan.

ART. 26. Un crédit spécial de 2 millions de francs est mis à la disposition du gouvernement, à l'effet de lui permettre d'intervenir, par la prise d'actions, dans la formation du capital de construction et d'exploitation des lignes qui seront concédées.

Ce crédit sera couvert au moyen d'une émission de titres de la dette publique. Il pourra l'être provisoirement par des bons du trésor dont l'échéance ne dépassera pas cinq ans.

ART. 27. Le gouvernement est autorisé à faire l'avance des sommes nécessaires pour couvrir les frais de premier établissement de la Société Nationale.

Un crédit spécial de 300,000 francs, imputable sur les ressources ordinaires du trésor, est alloué à cet effet au ministère des finances.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre des finances, M. CHARLES GRAUX.)

163. — 28 MAI 1884. — Arrêté royal.

— *Inscription d'un cours élémentaire de latin parmi les cours des sections normales*

(1) Les dispositions qui forment l'article 22 ont été introduites sur la proposition du ministre des finances.

« Les obligations de la Société Nationale, disait l'honorable ministre, ont un caractère analogue à celui des obligations communales et provinciales, car elles sont émises dans l'intérêt des communes et des provinces. » (*Même séance. — Ann. parl., p. 1848.*)

(2) Le texte du projet portait : « A fixer par les statuts. » Il y aurait intérêt, disait un membre, à mettre « par l'acte de concession ». L'acte de concession peut stipuler dans des cas divers.

M. GRAUX, ministre des finances. — J'adhère à cette proposition. (*Même séance. — Ann. parl., p. 1848.*)