

ART. 2. La concession est octroyée pour le terme de vingt-cinq années.

ART. 3. Le taux des taxes à percevoir pour les abonnements d'une année est de 425 francs. Ce taux est susceptible d'une augmentation de 30 francs pour chaque kilomètre ou fraction de kilomètre au delà d'un rayon de 3 kilomètres mesuré à partir du bureau principal de la concession.

La taxe des conversations dans les bureaux ouverts au public est de 25 centimes par périodes indivisibles de 10 minutes.

ART. 4. La somme de 40,000 francs, versée entre les mains de l'agent du caissier de l'Etat, à Bruxelles, constitue le cautionnement de la concession.

ART. 5. Le concessionnaire est autorisé à opérer, par ses messagers et dans les limites de la concession, la remise à domicile des communications téléphoniques provenant de ces abonnés.

Toutefois, l'administration des postes et télégraphes se réserve, en tout temps, le droit d'orga-

niser elle-même ce service, soit au moyen d'agents qui auront libre accès dans les bureaux principaux et dans les bureaux succursales du concessionnaire, soit par toute autre combinaison.

ART. 6. Le ministre des chemins de fer, postes et télégraphes prendra les mesures nécessaires pour assurer la perception des redevances dues à l'Etat et exercer sur le service les droits dévolus à l'administration par le cahier des charges annexé à la loi du 11 juin 1883.

Notre ministre des chemins de fer, postes et télégraphes (M. J. VANDENPERREBOOM) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

178. — 24 JUIN 1885. — Loi sur les chemins de fer vicinaux revisée et amendée (1). (Monit. du 25 juin 1885.)

Léopold II, etc. Les chambres ont adopté

(1) Session de 1884-1885.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs, texte du projet de loi et statuts nouveaux. Séance du 5 mai 1885, p. 152-156. — Rapport. Séance du 20 mai, p. 156-157.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 5 juin 1885, p. 1348-1350.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 11 juin 1885, p. 12.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 20 juin 1885, p. 297.

RAPPORT FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. A. NOTHOMB.

Messieurs,

Rien ne peut être d'un plus grand avantage, pour l'agriculture et pour l'industrie, que des communications multipliées, économiques et perfectionnées. Ce sont les chemins de fer vicinaux qui sont appelés à les leur procurer.

Au lieu des concessions isolées, la loi du 28 mai 1884, réalisant une combinaison incontestablement ingénieuse, a établi le monopole d'une grande société où tous les pouvoirs publics sont représentés. Cette société a été immédiatement constituée et elle s'est mise résolument à l'œuvre.

Soumise au sort de toute œuvre nouvelle, cette loi n'était et ne pouvait être exempte d'erreurs; la pratique, pour courte qu'elle soit, y a relevé des inconvénients, des lacunes, des imperfections.

Déjà, lors des discussions législatives, des critiques nombreuses et d'ordre divers s'étaient fait jour.

Ces débats sont trop récents (3) pour que la Chambre en ait perdu le souvenir. Vous avez d'ailleurs maintenu la section centrale, et en renvoyant à son examen des propositions dont l'une fort importante, dues à l'initiative de deux de nos collègues, vous avez prouvé par là que pour vous,

(a) La section centrale, présidée par M. De Lantsheere, était composée de MM. Neujean, Nothomb, De Sadeleer, Sabatier, Malou et De Bruyn.

(b) Chambre, 9-17 mai. Sénat, 28 mai 1884.

Messieurs, la question est encore ouverte et que vous avez voulu en rester saisis.

Nous pouvons donc nous borner à résumer, en quelques mots, les principales objections soulevées l'année dernière.

Elles portaient, les unes, sur la part excessive faite au système de la centralisation sur les attributions absorbantes, véritable monopole, accordées à la société projetée (c).

Les autres reflétaient l'inquiétude de voir la responsabilité financière de l'Etat engagée dans des proportions inconnues (d).

Enfin, d'autres membres critiquaient les moyens d'exécution, et parmi ceux-ci spécialement signalaient la conception des *bons de délégation* introduite par le projet, soit comme inopérante, soit comme dangereuse (e).

Inspirées par ces considérations, diverses propositions se produisirent; elles ne furent pas accueillies; seule, la proposition de réserver, à titre subsidiaire, le droit des particuliers d'obtenir une concession fut formellement renvoyée à l'examen de la section centrale.

L'expérience ne tarda pas à montrer que la plupart de ces prévisions défavorables étaient fondées, et c'est dans cette situation que le gouvernement a été amené à nous soumettre le projet de loi actuel, destiné, non à supprimer la loi de 1884, mais à la compléter et à l'améliorer, dans la mesure des besoins qui se sont révélés : l'avenir et l'expérience diront s'il n'y en aura pas d'autres à satisfaire plus tard.

L'article 2 du projet, dans son § 3, fait droit à une des principales objections que la loi de 1884 avait soulevées. Nous venons déjà d'en parler. Aux termes de l'article 17, ainsi que la chambre se le rappelle, aucune concession ne pouvait être accordée à d'autres sociétés ou à des particuliers, si ce n'est en vertu d'une loi.

Cette interdiction constituait bien le monopole le moins déguisé; il en résultait que par l'inertie ou le mauvais vouloir de la société se refusant à demander une concession, les populations pouvaient être indéfiniment privées des avantages de la vicinalité ferrée. Ce déni éventuel de justice a dicté à l'hono-

(c) Voir discours de MM. Beernaert, Neujean, Magis, Nothomb, séances du 9, 10, 12, 17 mai.

(d) Voir discours de MM. Malou, De Sadeleer, séance du 12 mai.

(e) Voir notamment les discours de MM. De Bruyn, séance du 9 mai, et Malou, 12 mai et suivants.

Cette loi ne pouvait pas être adoptée
Car 26 mai 1885

rable M. Neujean la proposition renvoyée à la section centrale.

Celle-ci l'avait adoptée dès le mois de janvier dernier, et elle vous en eût déjà fait rapport, si elle n'avait voulu attendre le dépôt des amendements annoncés par le gouvernement à la fin de l'année, annonce renouvelée dans votre séance du 11 mars dernier.

Il va donc de soi que la section centrale a accueilli avec satisfaction la nouvelle rédaction de l'article 2 du projet. Toutefois, elle lui a paru insuffisante; en effet, pour atteindre le but désiré, il ne suffit pas que la Société nationale fasse une *demande* en concession qui pourrait rester stérile, il faut encore que l'exécution *réelle* des travaux suive le droit de préférence que la société conserve.

Pourtant, il nous a paru important de compléter la disposition dans ce sens, en ajoutant au § 3 les mots : *et n'a pas exécuté la ligne concédée dans le délai qui aura été fixé par le gouvernement.*

Cette addition sera, d'un côté, la sanction du droit des particuliers, de l'autre, des obligations du concessionnaire.

Le précédent se retrouve dans l'article 10 de la loi du 9 juillet 1875, sur les tramways urbains.

Au même ordre d'idées, et dans le but de favoriser la participation des particuliers aux entreprises projetées, se rattache une innovation essentielle du projet.

Elle concerne la prise d'actions. D'après l'article 2 de la loi de 1884, les actions ne pouvaient être possédées que par les communes, les provinces et l'Etat; mais pour atténuer ce que l'exclusion de l'initiative privée avait d'excessif, l'article 4 permettait la délivrance de titres de délégation au porteur sur les actions souscrites.

L'expérience a prouvé que cette faculté restait inefficace, au moins dans le présent, car jusqu'ici les capitaux se sont tenus éloignés de cette nouvelle forme de valeur.

Le projet nouveau les supprime et, par contre, autorise la souscription d'actions par les particuliers jusqu'à concurrence du tiers du capital.

Cela résulte de l'Exposé des motifs et du paragraphe final de l'article 5 des statuts révisés, lesquels, remarquons-le en passant, deviennent en quelque sorte partie intégrante de la loi nouvelle.

La section centrale appuie avec empressement l'innovation proposée; elle est fermement convaincue que cet appel à l'intervention et aux intérêts privés sera un puissant moyen, le plus efficace peut-être de tous, de développement pour le réseau vicinal ferré. L'article 2 de la loi de 1884 était un obstacle; on peut espérer que la disposition nouvelle sera un auxiliaire.

Quelle preuve meilleure, en effet, de l'utilité, de la vitalité et nous dirions volontiers de la popularité de l'entreprise, que cette participation des capitaux privés?

L'article 5 du projet porte que *les concessions ont lieu à la Société nationale pour la durée de la société, et aux autres sociétés et aux particuliers pour la durée à fixer par l'arrêté de concession.*

La section centrale admet la première partie de cette disposition relative à la société; elle se justifie par le caractère particulier de l'intervention prédominante de l'Etat, des provinces et des communes. On comprend dès lors que la durée de la concession, dans cette hypothèse, soit celle de la société elle-même, laquelle est illimitée aux termes de l'article 3 des statuts. S'il y avait un inconvénient, il trouverait son correctif dans l'article 13 du projet, disant que *toute concession peut être rachetée par l'Etat aux conditions à fixer par l'acte de concession.*

Mais la section centrale estime que cette situation privilégiée doit rester renfermée dans ses bornes les plus étroites et ne peut s'étendre aux concessions accordées à des sociétés ou à des particuliers.

Il faut les ramener au principe du droit commun, qui est que nulle concession de péage ne peut dépasser 90 ans, principe que notre législation consacre d'une manière formelle (a).

Conséquemment, nous estimons qu'il y a lieu d'ajouter au texte de l'article 5, après les mots *l'arrêté de concession, ceux-ci : sans que celle-ci puisse dépasser 90 ans.*

Lors de la discussion de l'article 21 de la loi de 1884 (séance du 12 mai), l'honorable M. Jamme, avec d'autres collègues, avait présenté un amendement qui avait été transmis à l'examen de la section centrale.

Voici dans quels termes l'honorable membre justifia sa proposition :

" L'article 21 de la loi dispose en ces termes, par son deuxième paragraphe :

" Elle (la société) est affranchie de toute taxe communale ou provinciale... etc. "

" Les auteurs de cette rédaction ont été trop absolus et ont vraisemblablement dépassé leur propre pensée. La disposition crée, en faveur de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, une immunité dont l'Etat lui-même ne jouit pas. Or, il est impossible d'admettre que les chemins de fer de la société doivent légitimement être exempts des charges publiques, que le chemin de fer de l'Etat doit supporter dans des conditions identiques.

Voici comment a décidé la cour de cassation, dans un arrêt du 10 mars 1881, *Pasicrisie*, p. 153 :

" L'Etat, quant à ses établissements d'utilité publique, est soumis aux taxes communales régulièrement établies; il n'a aucun titre pour s'y soustraire; nulle loi ne consacre le principe de l'immunité de l'Etat en fait de taxes communales. "

" La logique aurait voulu peut-être que la même règle fût appliquée d'une façon non moins absolue à la Société des Chemins de fer vicinaux; mais on peut admettre que si l'arrêt de la cour de cassation constate exactement la portée de nos lois actuelles, il serait plus correct, si l'on en venait à légiférer en matière d'impositions communales, d'introduire à cet égard un certain tempérament. Le véritable principe en ces matières semble être d'affranchir des charges publiques les objets directement employés au service public, mais non ceux qui, bien qu'appartenant à l'Etat ou à des établissements publics, ne sont pas employés directement à ce service.

" L'Etat lui-même s'est appliqué cette règle dans la loi du 28 juin 1822, sur la contribution personnelle. Elle y est consacrée avec un soin minutieux dans les articles 4, 2°; 15, 2°; 21, 3°; 27, 2°, et 46 *in fine*.

" C'est en s'inspirant de ces considérations que les auteurs de l'amendement dont il s'agit proposent de remplacer la disposition précitée de la loi sur les chemins de fer vicinaux par les mots suivants :

" Elle (la société) est affranchie de toute imposition, taxe ou redevance au profit des provinces, des communes, des *polders* et des *wateringues*, en ce qui concerne les immeubles ou objets affectés directement à la construction ou l'exploitation des chemins de fer vicinaux. "

La section centrale se rallie à la partie principale de cette proposition, qui viendrait ainsi remplacer le § 2 de l'article 11 du projet.

Toutefois, elle pense qu'il n'y a pas lieu d'étendre le bénéfice de l'exemption aux *polders* et aux *wateringues*. En effet, les *polders* et les *wateringues* constituent des associations de propriétaires ayant un intérêt égal à l'exécution et à l'entretien de certains travaux de préservation et de sécurité pour leurs intérêts privés. Les redevances dont il s'agit n'ont dès lors pas le caractère d'un impôt, mais revêtent celui d'un concours de propriétaires,

(a) Voir Exposé des motifs de la loi du 49 juillet 1832; art. 4° de la loi du 10 mai 1862; art. 3 de la loi du 9 juillet 1875 (sur les tramways) qui a même réduit le terme à 60 ans.

et nous sanctionnons ce qui suit (1) :

ART. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à approuver les statuts d'une société constituée à Bruxelles sous la dénomination de *Société nationale des Chemins de fer vicinaux*, tels qu'ils sont annexés à la présente loi.

ART. 2. Les chemins de fer vicinaux sont concédés par arrêté royal.

en vue de leur avantage particulier; il semble donc qu'il n'y a aucune raison, ni d'utilité générale, ni d'équité, d'exempter de la charge les terrains occupés, dans cette hypothèse, par le chemin de fer vicinal.

Le projet primitif de 1884 renfermait, à l'article 14, une disposition portant que " le gouvernement veille à ce que les concessions ne soient accordées que dans des conditions de nature à prévenir toute concurrence aux chemins de fer de l'Etat, etc. "

Dictée par une considération juste en soi, cette disposition a été néanmoins vivement critiquée. On y a vu un excès de précaution dont l'application pourrait singulièrement nuire aux populations, dont, sous prétexte de concurrence, on sacrifierait les intérêts les plus légitimes.

Elle fut écartée sur la proposition de l'honorable M. Magis (séance du 17 mai) et remplacée par un texte qui laisse le gouvernement suffisamment armé.

L'article 7 du projet nouveau le reproduit.

S'il reste donc entendu que le gouvernement, par application du principe de l'intérêt public, peut écarter la concession comme nuisible aux lignes de l'Etat, la section centrale estime que, par respect de l'équité, il doit être non moins entendu que les grandes lignes concédées seront protégées de la même manière.

Tel est aussi le sentiment du gouvernement, qu'interrogé par nous, M. le ministre des finances nous a fait connaître, par sa réponse du 19 de ce mois.

Un membre de la section centrale a proposé d'ajouter une disposition transitoire, conçue comme suit :

" Le gouvernement est autorisé à garantir envers les tiers, pendant 90 ans, l'intérêt et l'amortissement d'obligations de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, à concurrence de la charge annuelle de 600,000 francs qu'il avait été autorisé à garantir par la loi du budget de la dette publique pour l'exercice 1885. "

Ce membre a justifié sa motion par des considérations dont voici le résumé : " La disposition transitoire est l'application de l'article 6, § 4, des statuts annexés, qui reporte à 90 années la durée pendant laquelle pourra se faire l'amortissement des obligations créées par la Société nationale des Chemins de fer vicinaux. "

Ce nouveau terme est en tous points favorable aux pouvoirs publics, Etat, provinces et communes, qui ont la faculté de se libérer par annuités pour les actions qu'ils souscrivent. Il a, en effet, pour conséquence, en prolongeant la durée de l'amortissement, de réduire la somme à y consacrer annuellement. C'est donc une réduction de charges, et celle-ci sera d'autant plus avantageuse aux souscripteurs, qu'en diminuant les charges, elle les expose moins à devoir suppléer à l'annuité dans le cas d'un produit insuffisant du chemin de fer vicinal, dans lequel ils s'intéressent, guidés par des considérations d'intérêt général. Les premières années sont, pour l'exploitation, chacune la sait, les plus défavorables; généralement, la recette augmente. La prolongation des délais de remboursement allégeant les charges dans les débuts sera encore favorable lorsque le chemin de fer don-

ils sont concédés à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux.

Toutefois, ils peuvent l'être à d'autres sociétés ou à des particuliers si, dans le délai d'une année de leur demande en concession, la Société nationale n'a point fait semblable demande pour elle-même et si elle n'a pas exécuté la ligne concédée dans

nera tout son produit, en augmentant la répartition du dividende aux souscripteurs.

" Le gouvernement sera dans la nécessité de garantir très prochainement des obligations et en tout cas, avant le prochain budget de la dette publique, afin de satisfaire aux engagements contractés pour les lignes en construction. "

" Il importe de le mettre à même d'appliquer dès le début de l'entreprise les dispositions nouvelles soumises à la législature. "

La section centrale s'est rangée à ces considérations et a résolu de vous proposer l'adoption de la disposition transitoire qui précède.

Pour le surplus, les autres dispositions du projet et des statuts annexés n'ont donné lieu à aucune observation : elles sont ou des simplifications de rédaction ou des conséquences obligées des règles générales que le projet introduit.

Sous réserve des modifications que nous venons d'indiquer plus haut, la section centrale a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi et l'approbation des statuts annexés.

Le rapporteur,

ALP. NOTHOMB.

Le président,

T. DE LANTSHEKKE.

(1) M. LIPPENS. — Messieurs, à l'occasion de ce projet, je voudrais adresser une demande d'explications au gouvernement.

Lorsque la chambre a voté le projet de loi primitif sur les chemins de fer vicinaux, il a été entendu, je pense, par tout le monde, que ces chemins de fer n'étaient possibles que le long des voies vicinales, c'est-à-dire non urbaines, que c'était un moyen de tirer parti, sans inconvénient, de la voirie existante.

Je crois qu'il n'est entré dans la pensée de personne d'appliquer cette législation à la traverse des villes.

M. PIERCEZ. — Evidemment non.

M. BEERNAERT, ministre des finances. — Une disposition formelle de la loi maintient la loi de 1875 pour les tramways urbains, c'est l'article 46.

M. LIPPENS. — C'est bien ainsi que je comprends la loi. Je dois constater cependant que la Société des Chemins de fer vicinaux a une tendance à s'emparer de la voirie urbaine. Or, messieurs, il pourrait résulter d'immenses dangers à permettre la circulation de trains à vapeur marchant à une vitesse de 5 à 6 kilomètres dans des parties agglomérées d'habitations.

Il y aurait, du reste, impossibilité matérielle à le permettre, attendu que la circulation serait à chaque instant interrompue par le stationnement inévitable des wagons et véhicules en voie de chargement ou de déchargement.

Il doit donc être entendu que c'est la législation sur les tramways urbains, et non les dispositions de la loi sur les chemins de fer vicinaux, qui continue à régir la circulation à l'intérieur des villes.

M. BEERNAERT, ministre des finances. — Nous sommes d'accord : la loi sur les chemins de fer vicinaux ne règle pas les tramways urbains; ceux-ci restent soumis à la loi de 1873. (Séance du 5 juin 1885. — *Ann. parlém.*, p. 1346.)

le délai qui aura été fixé par le gouvernement.

ART. 3. Aucune concession n'est accordée sans que les conseils communaux et les députations permanentes des conseils provinciaux aient été entendus.

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

ART. 4. Les concessions ne sont accordées à la Société nationale que s'il est justifié de la souscription d'un nombre d'actions suffisant pour assurer la construction et éventuellement la mise en exploitation de la ligne à concéder.

ART. 5. Les concessions sont accordées à la Société nationale pour la durée de la société, et aux autres sociétés et aux particuliers, pour la durée à fixer par l'arrêté de concession, sans que celle-ci puisse dépasser quatre-vingt-dix ans.

ART. 6. Les tarifs sont réglés par la Société nationale, sous l'approbation du gouvernement; néanmoins, le gouverne-

ment a toujours le droit d'en exiger le rehaussement ou d'en interdire l'abaissement.

ART. 7. 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. 8. Le gouvernement règle la police des chemins de fer vicinaux. Il peut 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 aux concessionnaires, dans l'intérêt des services publics, généraux, provinciaux et communaux, les obligations et les transports gratuits ou à des prix réduits qu'il jugera utiles (1).

La Société nationale se conformera à la

(1) M. A. VISART. — Il me semble que le § 2 de cet article est tout à fait contraire aux intérêts de la Société des Chemins de fer vicinaux et pourrait, dans certains cas, donner lieu à des abus.

Il est ainsi conçu :

“ Le gouvernement est autorisé à imposer aux concessionnaires, dans l'intérêt des services publics, généraux, provinciaux et communaux, les obligations et les transports gratuits ou à des prix réduits qu'il jugera utiles.”

Je ne veux pas énumérer toutes les charges qui pourraient en résulter. Elles sont nombreuses.

Le service de la poste et du télégraphe se fera gratuitement.

Les transports de militaires et de prisonniers, les transports de matériaux pour les travaux de l'État, des provinces et des communes pourront être imposés à la Société nationale sans rémunération. Cela est excessif. Des charges trop onéreuses et indéterminées seront souvent un obstacle à la construction des lignes.

Je propose, en conséquence, l'amendement suivant :

“ Substituer aux mots “... dans l'intérêt des services publics généraux, provinciaux et communaux”, les mots “ dans l'intérêt du service postal “ et télégraphique.”

M. BEERNAERT, ministre des finances. — Je suis d'accord avec l'honorable membre que le gouvernement aurait tort d'user de l'autorisation que la loi lui accorde pour imposer à la Société des Chemins de fer vicinaux des charges trop lourdes. Mais il est difficile de fixer législativement une limite précise. Tout le monde sera d'accord pour admettre le transport gratuit pour les services de la poste et du télégraphe. Aller jusqu'à imposer le transport gratuit des prisonniers, cela pourrait, dans certaines directions surtout, constituer une charge trop lourde.

M. A. VISART. — Et les transports militaires?

M. BEERNAERT, ministre des finances. — Ce serait trop encore. On pourrait admettre, à cet égard, des transports à prix réduit. Mais je dois faire remarquer que la loi ne règle aucun de ces points. Elle se borne à accorder au gouvernement une autorisation dont il n'usera que sous le contrôle des chambres; si on trouve qu'il va trop loin, ce qui n'est guère à redouter, puisqu'il sera un des principaux actionnaires, peut-être le principal, la chambre pourra le rappeler à l'ordre.

Pour ce qui est de mes intentions personnelles, je viens de les indiquer : transports gratuits réduits à peu près à la poste et au télégraphe, — transports à prix réduits pour d'autres services.

M. LE PRÉSIDENT. — M. Visart insiste-t-il sur son amendement?

M. A. VISART. — Je le retire en présence des explications de l'honorable ministre; mais il doit être bien entendu que les charges seront réduites aux transports de la poste et du télégraphe.

M. NOTOMB, rapporteur. — Je ne puis admettre l'interprétation trop étroite que l'honorable M. Visart a donnée aux termes de son amendement.

Sans doute, comme le dit le gouvernement, et comme c'est la pensée de la section centrale, il ne faut pas imposer à la Société des Chemins de fer vicinaux des charges écrasantes, mais il ne faut pas non plus lui faire une position privilégiée, meilleure que celle des chemins de fer concédés.

Je crois que les déclarations faites par l'honorable ministre des finances, au nom du gouvernement, et qui traduisent la pensée de la section centrale, suffisent pour donner satisfaction à l'honorable membre; il peut être persuadé qu'on n'imposera aux chemins de fer vicinaux que ce qui est strictement nécessaire, mais on ne peut leur faire une position privilégiée.

M. A. VISART. — Cette loi doit produire ses effets pendant un long temps; on ne peut répondre que

x Ans 6 h 18.3.02. 18.4.2.21

loi du 22 mai 1878 sur l'emploi de la langue flamande en matière administrative.

ART. 9. L'intervention de l'État, comme souscripteur d'actions de la Société nationale, ne peut dépasser la moitié du capital nominal de chaque ligne, à moins qu'une loi n'en ait autrement disposé.

ART. 10. Le gouvernement est autorisé à garantir envers les tiers, aux conditions à déterminer par lui, l'intérêt et l'amortissement des obligations émises par la Société nationale en représentation des annuités dues par les communes, les provinces et l'État.

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

ART. 11. La société ne peut être assumée 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 imposition, taxe ou redevance au profit des provinces et des communes en ce qui concerne les immeubles ou objets affectés directement à la construction ou à l'exploitation des chemins de fer vicinaux.

ART. 12. Sont exemptés du timbre :

L'acte constitutif de la société, les expéditions ou extraits de cet acte, les registres d'actionnaires et autres, les actions au porteur, les certificats d'actions, les titres d'annuités souscrits par les communes et les provinces et les actes qui les affectent en gage au profit de l'État, ainsi que les obligations émises par la société et les affiches de service.

Les actes sont enregistrés gratis.

ART. 13. Toute concession peut être rachetée par l'État aux conditions à fixer par l'acte de concession.

ART. 14. Chaque année, le ministre de

l'agriculture, de l'industrie et des travaux publics dépose sur le bureau de la chambre des représentants un rapport du conseil d'administration faisant connaître la situation des affaires de la société; il y joint l'état des concessions accordées et le dernier bilan.

ART. 15. Si la société exécute une ligne pour laquelle une concession a été régulièrement demandée, avec plans d'exécution à l'appui, avant le 12 mai 1882, les demandeurs en concession recevront, pour frais d'études, une indemnité dont le taux et les conditions seront fixés par arrêté royal.

ART. 16. La présente loi ne s'applique pas aux tramways destinés à desservir les agglomérations urbaines; ceux-ci demeurent régis par la loi du 9 juillet 1875.

ART. 17. *Disposition transitoire.* — Le gouvernement est autorisé à garantir envers les tiers, pendant quatre-vingt dix ans, l'intérêt et l'amortissement d'obligations de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, à concurrence de la charge annuelle de 600,000 francs, qu'il avait été autorisé à garantir par la loi du budget de la dette publique pour l'exercice 1885.

ART. 18. La présente loi remplace la loi du 28 mai 1884.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre des finances, M. A. BEERNAERT, et par le ministre de l'agriculture, de l'industrie et des travaux publics, chevalier DE MOREAU.)

Statuts révisés de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux.

CHAPITRE 1^{er}. — CONSTITUTION, SIÈGE, OBJET ET DURÉE DE LA SOCIÉTÉ.

ART. 1^{er}. Il est fondé une société anonyme sous la dénomination de *Société nationale des Chemins de fer vicinaux*.

tous les gouvernements auront les mêmes idées que le ministre actuel.

M. BEERNAERT, ministre des finances. — La loi ne dispose pas, c'est une faculté qui est donnée au gouvernement. M. Nothomb vient d'ailleurs de rendre fort exactement ma pensée.

M. A. VISAERT. — C'est parfaitement vrai, mais il peut se présenter des circonstances où l'administra-

tion trouvera avantageux d'imposer des transports gratuits ou à prix réduits.

M. BEERNAERT, ministre des finances. — La chambre la rappellera à l'ordre.

M. CORNESSE. — Ce n'est pas à craindre; du reste, l'État est intéressé.

M. LE PRÉSIDENT. — L'amendement est retiré. (Séance du 5 juin 1885. — *Ann. parlem.*, p. 1349.)

Son siège est établi à Bruxelles.

ART. 2. La société a pour objet la construction et l'exploitation des voies ferrées vicinales dans le royaume et, le cas échéant, de leur prolongement sur territoire étranger.

Elle peut placer temporairement ses fonds disponibles en dépôt ou en compte courant à la Caisse générale d'épargne et de retraite ou à la Banque Nationale; elle peut aussi les appliquer à l'achat d'obligations créées ou garanties par l'État, les provinces ou les communes.

Toutes autres opérations lui sont interdites.

ART. 3. La durée de la société est illimitée.

Sa dissolution ne peut être prononcée qu'en vertu d'une loi qui réglera en même temps le mode et les conditions de sa liquidation.

ART. 4. La Société nationale pourra abandonner l'exploitation d'une ligne vicinale dans les cas et aux conditions suivants :

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

2^o 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.

CHAPITRE II. — FONDS SOCIAL. — OBLIGATIONS.

ART. 5. Le capital social sera égal au montant des dépenses de premier établissement des lignes à construire et éventuellement de leur matériel d'exploitation.

Il sera divisé en autant de séries d'actions qu'il y aura de lignes concédées.

Chaque série d'actions a droit aux bénéfices produits par la ligne à laquelle elle se rapporte, mais seulement dans les limites ci-après fixées.

Les deux tiers au moins des actions de chaque série doivent être souscrits par l'État, les provinces et les communes.

ART. 6. Les actionnaires ne sont passibles que de la perte du montant de leur intérêt dans la Société nationale.

Toutes les actions sont de mille francs.

Les versements se font aux dates fixées par le conseil d'administration. L'État et les provinces peuvent se libérer par annuités, en quatre-vingt-dix ans. Il en est de même des communes si elles justifient de ressources nécessaires.

Les annuités sont fixées de manière telle que les obligations représentatives à créer, conformément à l'article 11, soient amorties en quatre-vingt-dix ans.

Les titres des annuités souscrites sont immédiatement remis à la société. Ils sont inaliénables.

ART. 7. Tout versement en retard portera de plein droit intérêt au profit de la société, au taux de 6 p. c. l'an.

Après un double avertissement donné à deux mois d'intervalle, le conseil d'administration pourra prononcer la déchéance des actionnaires en retard et, dans ce cas, les versements faits et les annuités déjà payées demeureront néanmoins acquis à la société.

ART. 8. Les actions appartenant à l'État, aux provinces et aux communes sont nominatives.

Les provinces et les communes ne peuvent les aliéner qu'avec l'autorisation du gouvernement.

Les actions appartenant aux particuliers sont nominatives ou au porteur. Toutefois elles doivent demeurer nominatives jusqu'à leur entière libération.

ART. 9. Les actions au porteur et les certificats nominatifs d'inscription sont signés par deux administrateurs. L'une des signatures peut être apposée au moyen d'une griffe.

ART. 10. Après l'expiration de la quatre-vingt-dixième année de l'exploitation d'une ligne concédée, l'État, les provinces et les communes intéressés auront le droit de racheter au pair les actions afférentes à cette ligne, originellement souscrites par des particuliers.

Ils exerceront ce droit proportionnellement à leur intérêt ou au profit de celui ou de ceux d'entre eux qui déclareraient seuls vouloir en user.

ART. 11. La société peut émettre des obligations en représentation des annuités qui lui sont dues.

La forme et les conditions de cette émission doivent être approuvées par le gouvernement.

CHAPITRE III. — ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ, DIRECTION ET SURVEILLANCE.

ART. 12. La société est administrée par un conseil formé d'un président et de quatre administrateurs et par un directeur général.

Le gouvernement pourra porter à six le nombre des administrateurs. Dans ce cas, il pourvoit lui-même, pour la première fois, à la nomination des nouveaux membres.

Il y a un comité de surveillance composé de six membres.

§ 1^{er}. — Du conseil d'administration.

ART. 13. Le président du conseil d'administration est nommé et peut être révoqué ou suspendu par le roi. Cette nomination est faite pour six ans; elle peut être indéfiniment renouvelée pour le même terme.

ART. 14. Les autres membres du conseil d'administration sont nommés moitié par le roi et moitié par l'assemblée générale des actionnaires.

Tous les trois ans, à partir de la troisième année, la moitié des membres cessent leurs fonctions. Leur mandat peut être renouvelé indéfiniment.

Un tirage au sort déterminera l'ordre de sortie.

Il sera pourvu au remplacement de l'un des administrateurs sortants par le roi, et à celui de l'autre par l'assemblée générale. S'il y a trois administrateurs sortants, le troisième est alternativement remplacé par le roi et par l'assemblée générale.

En cas de vacance d'une des places d'administrateur à la nomination de l'assemblée générale, le comité de surveillance désignera l'un de ses membres pour remplir provisoirement la place vacante. Dans ce cas, l'assemblée générale, lors de sa première réunion, procède à l'élection définitive.

ART. 15. Le roi désigne le membre du conseil d'administration appelé à remplacer le président en cas d'absence, d'empêchement ou de suspension.

Ce membre porte le titre de vice-président.

ART. 16. Il est porté aux frais généraux une somme annuelle de 15,000 francs au minimum et de 30,000 francs au maximum, à répartir en jetons de présence entre le président et les membres du conseil d'administration d'après un règlement à arrêter entre eux.

Le président et chacun des membres du conseil ont droit en outre à un prélèvement de 2 p. c. dans le partage des bénéfices au delà du premier dividende attribué aux actionnaires. Toutefois, ce prélèvement ne peut dépasser 10,000 francs pour chacun d'eux.

ART. 17. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour gérer et administrer la société.

Il pourvoit à toutes les affaires sociales.

Notamment :

Il demande et accepte toutes concessions, extensions et prolongements de chemins de fer vicinaux.

Il fait tous traités, achats et marchés pour la construction et l'exploitation des chemins de fer concédés à la société.

Il fixe et décrète les augmentations successives du capital social.

Il appelle les versements à effectuer sur les actions.

Il fait les émissions d'obligations dans les limites fixées par les statuts.

Il fournit les garanties pour sûreté des engagements contractés par la société et accepte les garanties offertes pour sûreté des engagements pris envers elle.

Il vend, cède et transfère toutes les valeurs mobilières de la société; il vend aussi tous les excédents d'emprises de terrains et autres immeubles devenus inutiles pour l'exploitation des lignes de chemins de fer.

Il détermine le placement des fonds disponibles et dispose des fonds remis en dépôt ou en compte courant.

Il arrête les règlements relatifs à l'organisation des services, ainsi que les règlements d'administration ou d'ordre intérieur.

Il fixe et modifie les tarifs, sous l'approbation du gouvernement.

Il nomme, suspend et révoque tous agents et employés, détermine leurs attributions, fixe leurs traitements, salaires et gratifications, et, s'il y a lieu, le chiffre de leur cautionnement; il consent la restitution des cautionnements.

Il autorise toutes actions judiciaires.

Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la société.

Il touche et reçoit toutes les sommes dues à la société.

Il donne mainlevée de toutes inscriptions hypothécaires et renonce aux droits réels conservés par ces inscriptions; il donne également mainlevée des saisies et oppositions, le tout sans devoir justifier de l'extinction des créances de la société.

Il adresse annuellement un rapport au gouvernement sur les opérations et la situation de la société.

L'indication qui précède n'est pas limitative des pouvoirs du conseil d'administration, qui est investi de tous les droits que la loi permet de lui conférer.

ART. 18. Le conseil d'administration se réunit sur la convocation de son président ou sur la demande de deux de ses membres.

La présence de la majorité des membres est nécessaire pour délibérer valablement.

Les décisions sont prises à la majorité des voix des membres présents; en cas de partage, la voix du président ou celle du vice-président, s'il remplace le président, est prépondérante.

ART. 19. Le président peut suspendre l'exécution de toute décision qui lui paraîtra contraire aux lois, aux présents statuts et aux intérêts de l'Etat. Il en donne avis au gouvernement.

Si le gouvernement n'a pas statué dans la quinzaine de cet avis, la décision peut être exécutée.

ART. 20. Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux inscrits dans un registre spécial tenu au siège de la société.

Les procès-verbaux sont signés par les membres qui ont pris part à la délibération.

Les copies ou extraits sont signés par le président et par le directeur général. En cas d'empêchement du président, les copies ou extraits sont signés en son lieu et place par le vice-président ou par deux administrateurs.

ART. 21. Le gouvernement a le droit de se faire produire tous états et renseignements qu'il juge nécessaires pour exercer son contrôle sur les opérations de la société.

§ 2. — Du directeur général.

ART. 22. Le directeur général est nommé et peut être révoqué ou suspendu par le roi. Son traitement est fixé par une décision du conseil d'administration, approuvée par le gouvernement.

Il a de plus droit à un prélèvement de 4 p. c.

dans le partage des bénéfices au delà du premier dividende attribué aux actionnaires, mais sans que ce prélèvement puisse dépasser 10,000 francs.

ART. 23. Le directeur général est chargé de l'exécution des décisions du conseil d'administration.

Il assiste avec voix consultative aux séances de ce conseil.

La gestion journalière des affaires de la société lui est confiée.

Il représente la société dans tous les actes relatifs à cette gestion journalière dont il rend compte au conseil d'administration.

Les actions judiciaires sont exercées à sa poursuite et diligence.

Il signe, en exécution des résolutions du conseil d'administration, les conventions et actes de toute nature.

§ 3. — Du comité de surveillance.

ART. 24. Le comité de surveillance est composé de six commissaires, nommés et révocables par l'assemblée générale.

Le mandat des commissaires est annuel et peut être renouvelé indéfiniment.

Il peut être attribué aux commissaires des jetons de présence dont le montant sera fixé par l'assemblée générale.

ART. 25. Le comité de surveillance donne son avis sur les affaires qui lui sont soumises par le conseil d'administration.

Les commissaires ont un droit illimité de surveillance sur toutes les opérations de la société. Ils peuvent prendre connaissance, sans déplacement, des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et généralement de toutes les écritures.

Le droit individuel de surveillance peut être exercé par un ou plusieurs des commissaires, à ce délégué par le comité.

Il leur est remis, chaque semestre, par le conseil d'administration, un état résumant la situation active et passive. Les commissaires doivent soumettre à l'assemblée générale le résultat de leur mission avec les propositions qu'ils croient convenables, et lui faire connaître le mode d'après lequel ils ont contrôlé les inventaires.

CHAPITRE IV. — COMPTES ET BILAN, RÉPARTITION DES BÉNÉFICES, FONDS DE RÉSERVE.

ART. 26. Il est tenu pour chaque ligne concédée un compte spécial.

Il comprend les dépenses d'établissement et d'entretien et éventuellement les frais d'exploitation.

La quote-part de chaque ligne dans les frais généraux d'administration de la Société nationale est déterminée d'après le contingent qu'elle fournit dans le produit brut de l'ensemble des lignes.

ART. 27. L'excédent de dépense par lequel se solderait le compte d'une ligne sera avancé par la Société nationale.

Elle fera cette avance à ses risques et périls, sauf à en prélever le remboursement sur les premiers bénéfices que produira la même ligne, pendant les années ultérieures.

Si la Société nationale abandonnait l'exploitation de la ligne avant d'avoir pu récupérer l'intégralité de ses avances, la partie non recouvrée demeurerait à sa charge et serait imputée sur sa réserve.

ART. 28. Le bénéfice de chaque ligne sera réparti à titre de premier dividende entre les actionnaires de cette ligne jusqu'à concurrence de 4 1/2 p. c. du capital versé ou du montant de l'annuité due pour acquitter ce capital, selon le mode de libération des actions, auxquels ils ont donné la préférence.

L'excédent sera, sous déduction des tantièmes des administrateurs et du directeur général, réparti comme suit :

1/4 pour la constitution d'un fonds de prévision destiné aux extensions et aux améliorations de la ligne;

3/8 aux actionnaires à titre de second dividende;

3/8 à la Société nationale, pour être affectés à la formation d'un fonds de réserve destiné à couvrir ses pertes éventuelles et à permettre l'extension et l'amélioration du réseau.

Le fonds de prévision spécial à chaque ligne peut être affecté à la distribution de dividendes, mais seulement moyennant l'autorisation du gouvernement.

CHAPITRE V. — ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

ART. 29. L'assemblée générale se compose des actionnaires, en nom ou au porteur, des membres du conseil d'administration, du directeur général et des membres du comité de surveillance. Chaque province et chaque commune actionnaire sera représentée par un seul délégué.

Les actionnaires ont autant de voix qu'ils possèdent d'actions.

Toutefois, nul ne peut prendre part au vote pour un nombre d'actions dépassant la cinquième partie du nombre des actions émises ou les deux cinquièmes des actions représentées à l'assemblée.

ART. 30. Il est tenu chaque année, et pour la première fois en 1886, à Bruxelles, le dernier mardi du mois d'avril, à 2 heures de relevée, une assemblée générale ordinaire des actionnaires de la société.

Le conseil d'administration peut convoquer des assemblées générales extraordinaires. Il doit les convoquer sur la demande du comité de surveillance ou d'actionnaires représentant le cinquième du capital social.

ART. 31. L'assemblée générale est régulièrement constituée quel que soit le nombre des actions représentées et les délibérations sont prises à la majorité des voix.

Cependant, lorsqu'il s'agit de délibérer sur des modifications aux statuts ou sur l'abandon de l'exploitation d'une ligne vicinale, l'assemblée n'est valablement constituée que si les membres qui

assistent à la réunion représentent la moitié au moins du capital social. Si cette condition n'est pas remplie, une nouvelle convocation est nécessaire et la nouvelle assemblée délibère valablement, quelle que soit la portion du capital représentée par les actionnaires présents. Dans l'un comme dans l'autre cas, aucune proposition n'est admise que si elle réunit les trois quarts des voix.

ART. 32. Le vote au scrutin secret est de droit s'il est demandé par dix actionnaires, et il est obligatoire pour les nominations et les révocations.

Afin d'assurer le secret du vote, aucun bulletin déposé dans l'urne ne peut correspondre à plus de dix voix : les voix fractionnaires en dessous de dix sont représentées par des bulletins correspondant chacun à une unité.

ART. 33. Les convocations pour toute assemblée générale contiennent l'ordre du jour et sont faites par lettres recommandées et par un avis inséré au *Moniteur belge*, huit jours avant l'assemblée.

ART. 34. Le bureau de l'assemblée générale se compose des membres du conseil d'administration.

L'assemblée est présidée par le président du conseil d'administration et à son défaut, par le vice-président ou un autre membre du conseil à désigner par ses collègues.

Le président choisit son secrétaire.

En cas de vote, le bureau s'adjoint deux délégués d'actionnaires comme scrutateurs.

Une liste de présence indiquant les noms des actionnaires et le nombre des actions qu'ils représentent est signée par chacun d'eux en entrant à l'assemblée.

ART. 35. Les procès-verbaux des assemblées générales sont signés par les membres du bureau.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux sont signés par le président du conseil d'administration et par le directeur général. En cas d'empêchement du président, les copies ou extraits sont signés en son lieu et place par le vice-président ou par deux administrateurs.

CHAPITRE VI. — RACHAT DES LIGNES VICINALES PAR L'ÉTAT OU ABANDON DE LEUR EXPLOITATION PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE.

ART. 36. Lorsqu'une ligne sera rachetée par l'État, le prix servira d'abord à rembourser en totalité, si possible, sinon en partie, les versements effectués sur les actions afférentes à cette ligne.

Le surplus, s'il y en a, sera attribué jusqu'à con-

currence de moitié, aux titulaires des mêmes actions, pour être réparti entre eux et la moitié restante à la Société nationale, pour être versée au fonds de réserve.

ART. 37. En cas d'abandon par la Société nationale de l'exploitation d'une ligne improductive et de reprise de cette exploitation par le groupe des actionnaires directement intéressés, il est fait remise de la ligne à ce groupe, sauf toutefois le droit de la société de continuer à toucher le montant des annuités souscrites.

Si le dit groupe ne consent pas à reprendre l'exploitation de la ligne, il est procédé à la liquidation de l'avoir social de ce groupe.

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 de ces cas, la Société nationale ne sera admise à prélever les sommes qu'elle aura avancées pour subvenir aux dépenses d'exploitation.

179. — 24 JUIN 1885. — Loi concernant le budget des recettes et des dépenses extraordinaires, pour l'exercice 1885 (1). (Monit. du 28 juin 1885.)

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

TITRE I^{er}. — RECETTES EXTRAORDINAIRES.

ART. 1^{er}. Les recettes extraordinaires pour l'exercice 1885 sont évaluées à dix-sept millions six cent quatre-vingt-deux mille deux cent vingt-sept francs cinquante-trois centimes (fr. 17,682,227-55); elles se composent :

1 ^o Du produit des ventes de biens domaniaux	fr.	630,000 »
2 ^o Des quotes-parts des États maritimes dans le rachat du péage de l'Escaut.		170,584 »
3 ^o De la délivrance des titres de la dette publique dont l'émission est autorisée pour le règlement du		

des 29 mai 1885, p. 1275-1288; 2 juin, p. 1339-1302; 3 juin, 1303-1318; 4 juin, p. 1318-1332, et 5 juin, p. 1333-1348. — Adoption. Séance du 5 juin, p. 1348.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 10 juin 1885, p. 11-12.

Annales parlementaires. — Discussion. Séances des 18 juin 1885, p. 271-277, et 19 juin, 278-296. — Adoption. Séance du 19 juin, p. 296.

(1) Session de 1884-1885.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Note préliminaire et texte du projet de loi, p. 4, 5 et 33-38. — Amendements du gouvernement. Séance du 21 novembre 1884, p. 38. — Amendements du gouvernement, p. 66. — Rapport. Séance du 13 mars 1885, p. 132-141. — Amendements du gouvernement. Séance du 12 mai, p. 148.

Annales parlementaires. — Discussion. Séances 1885.