

de l'état civil de la commune dans laquelle les parties auront déclaré vouloir se marier. Les expéditions de ces pièces pourront, sur la demande de l'officier de l'état civil, être réclamées et transmises par les procureurs du roi.

M. WOESTE. — D'après l'article 4 tel qu'il est proposé, les pièces nécessaires au mariage des indigents doivent être réclamées et réunies par l'officier de l'état civil, c'est-à-dire par l'autorité communale. Mais je pense qu'il y a un tempérament à y apporter et qu'il faut dire que les pièces ne devront être réclamées et réunies par l'autorité communale qu'à la demande des indigents. Il peut, en effet, arriver qu'un indigent veuille réunir les pièces lui-même ou qu'un tiers, la Société de Saint-François-Régis par exemple, dont il a été question tout à l'heure, se charge, dans un but de moralité, de réunir les pièces pour lui. L'autorité communale

ne doit pas s'opposer à ce qu'il en soit ainsi, elle ne doit pas écarter l'intervention bienveillante de tiers qui voudraient aider l'indigent.

Je pense donc que l'article 4 devrait être rédigé dans les termes que voici :

« Les pièces nécessaires au mariage des indigents et à la légitimation de leurs enfants seront, à leur demande, réclamées et réunies, etc. »

Le texte reste ce qu'il est ; j'y ajoute seulement les mots « à leur demande ».

— L'article, ainsi amendé, est mis aux voix et adopté. (Chambre des représentants. Séance du 1^{er} juillet 1887. *Ann. parl.*, p. 1522.)

ART. 6. Les procureurs du roi pourront, dans le même cas, agir d'office et procéder à tous actes d'instruction préalables à la célébration du mariage.

M. JACOBS. — Je recommande à M. le ministre de la justice d'user du pouvoir que l'article va donner aux procureurs du roi, en faveur des Belges qui sont établis à l'étranger. Un grand nombre de Belges sont établis notamment dans les départements du nord de la France. Ils éprouvent de très grandes difficultés pour se procurer les pièces nécessaires à leur mariage. Ils ne pourront pas bénéficier de l'article 4, que nous venons de voter, puisque c'est l'officier de l'état civil de la commune où le mariage aura lieu qui sera chargé de recueillir les pièces.

Or, le cas que je suppose est un cas où le mariage a lieu en France et où, par conséquent, nous n'avons pas d'ordre à donner à l'officier de l'état civil. Je demanderai que l'on envoie des instructions aux procureurs du roi pour qu'ils organisent spécialement le service au point de vue des Belges

qui résident à l'étranger. Il y a, dans un intérêt de moralité, de véritables services à rendre à la classe ouvrière.

M. DEVOLDER, ministre de la justice. — Je prends bonne note des observations de l'honorable M. Jacobs. Déjà le département de la justice est entré dans la voie qu'il indique. Par une circulaire du mois d'octobre dernier, j'ai prescrit à tous les parquets de prêter, dans toutes les circonstances, leur concours le plus absolu pour faciliter aux indigents la réunion des papiers nécessaires à la préparation de leur mariage.

Je tiendrai note de l'observation de l'honorable membre et, si cela est nécessaire, je compléterai les instructions données dans le but d'aboutir au résultat désiré.

— L'article 5 est adopté. (Chambre des représentants. Séance du 1^{er} juillet 1887. *Ann. parl.*, p. 1522.)

ART. 7. Tous jugements de rectification ou d'inscription des actes de l'état civil, toutes homologations d'actes de notoriété et généralement tous actes judiciaires ou de procédure nécessaires au mariage des indigents seront poursuivis et exécutés d'office par le ministère public.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre de la justice, M. J. DEVOLDER.)

288. — 16 AOUT 1887. — Loi autorisant le gouvernement à concéder un chemin de fer direct de Menin à Roulers à la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale (1). (Monit. du 4 septembre 1887.)

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

ARTICLE UNIQUE. Le gouvernement est

autorisé à concéder un chemin de fer direct de Menin à Roulers à la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, aux clauses et conditions de la convention du 12 juillet 1887 et du cahier des charges y visé.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre de l'agriculture, de l'industrie et des travaux pu-

(1) Session de 1886-1887.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 13 juillet 1887, p. 207-208. — Rapport. Séance du 20 juillet, p. 208.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 3 août 1887, p. 1798-1799.

SÉNAT.

Annales parlementaires. — Rapport. Séance du 9 août 1887. — Discussion et adoption. Séance du 10 août, p. 879.

blics, chevalier DE MOREAU et le ministre des chemins de fer, postes et télégraphes, M. J. VANDENPEEREBOOM.)

CONVENTION.

Entre le gouvernement belge, représenté par M. le chevalier de Moreau, ministre de l'agriculture, de l'industrie et des travaux publics, et M. J. Vandepereboom, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes, de première part.

Et la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, représentée par M. Auguste Chantrel, son directeur gérant, agissant en vertu d'une résolution, en date du 11 juin 1887, du conseil d'administration et d'une délibération, en date du 14 juillet 1887, de l'assemblée générale des actionnaires de la dite société, de seconde part,

A été faite la convention suivante :

CHAPITRE I^{er}. — LIGNE NOUVELLE.

ART. 1^{er}. Le contractant de seconde part s'engage à construire et à exploiter à ses frais, risques et périls, sous la surveillance du gouvernement et aux clauses et conditions du cahier des charges relatif à la concession et à l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique, approuvé par le ministre des travaux publics le 20 février 1866, dont une expédition restera annexée à la présente convention, un chemin de fer partant de Menin et aboutissant à la voie ferrée d'Ypres à Roulers, près de cette dernière ville, le tout suivant la direction générale indiquée par un trait rouge et les lettres ABCDE à la carte annexée à la présente convention.

ART. 2. Le maximum d'inclinaison des pentes et rampes est fixé à six millimètres (0^m006) par mètre en partie droite avec réduction convenable dans les courbes.

ART. 3. Le chemin de fer sera entièrement achevé et livré à l'exploitation après un délai de deux années à partir de la date de l'arrêté octroyant la concession.

ART. 4. La durée de la concession de péages afférente à la ligne de Menin à Roulers est fixée à quatre-vingt-dix ans.

Toutefois, à l'expiration des concessions des lignes déjà accordées à la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, c'est-à-dire le 31 décembre 1943, l'exploitation de la ligne de Menin à Roulers et la perception directe des péages par la société cesseront et seront remises à l'État aux conditions ci-après :

On fera le relevé du produit net et annuel obtenu par le concessionnaire pendant les sept dernières années qui auront précédé celle où la cession sera effectuée; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et le produit moyen des cinq années restantes formera le montant d'une annuité

qui sera payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. Dans aucun cas, le montant de cette annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour base.

Toutefois, si la société en fait la demande, l'État substituera au paiement successif des annuités ci-dessus stipulées le paiement immédiat d'une somme égale à vingt fois le montant de l'annuité.

Pour déterminer le produit net de la ligne, on établira un compte des dépenses localisables pour la ligne de Menin à Roulers et on partagera les dépenses non localisables du réseau entier dans la proportion du nombre de trains-kilomètres afférent à la section de Menin à Roulers au nombre total de trains-kilomètres parcourus sur l'ensemble du réseau.

Moyennant le paiement de l'annuité ainsi déterminée, le matériel d'exploitation afférent à la ligne de Menin à Roulers sera remis à l'État.

A cette fin, la valeur du matériel d'exploitation de tout le réseau de la société, fixée à dire d'experts, sera répartie entre les lignes concédées à ce jour et la ligne nouvelle, au prorata de leurs longueurs respectives. La valeur du matériel revenant à la ligne de Menin à Roulers sera payée au concessionnaire à l'expiration de la concession.

Toutefois, si la société le demande, l'État se libérera au moment de la cession du paiement de la valeur du matériel d'exploitation par le versement immédiat du tiers de la valeur de ce matériel.

Les objets de consommation et les objets d'approvisionnement dont le dépôt permanent à pied d'œuvre n'est pas indispensable pour assurer la continuité de l'exploitation de la ligne seront cédés à l'État, moyennant le paiement de leur valeur fixée à dire d'experts.

ART. 5. Les frais de surveillance à payer au terme de l'article 28 du cahier des charges sont fixés :

1^o Pendant la durée des travaux de construction, à 1,750 francs l'an;

2^o Pendant la durée de l'exploitation, à 175 fr. par an.

ART. 6. Pour garantir au profit du gouvernement l'exécution des engagements que prend le contractant de seconde part, celui-ci déposera, avant l'arrêté royal de concession, entre les mains du caissier de l'État, une somme de cent cinquante mille francs (fr. 150,000).

CHAPITRE II. — STIPULATIONS CONCERNANT LES TARIFS APPLICABLES A LA LIGNE NOUVELLE DE MENIN A ROULERS ET AUX LIGNES EXISTANTES.

ART. 7.

1^o Péages sur la ligne de Menin à Roulers.

TARIFS.

Les tarifs pour voyageurs, bagages, marchandises, finances, animaux, etc., appliqués actuelle-

ment d'une manière générale sur le réseau de l'État, seront également appliqués sur la ligne de Menin à Roulers, et les modifications générales qui seront introduites ultérieurement dans les tarifs de l'État seront immédiatement étendues à la nouvelle ligne concédée.

2° Péages sur les anciennes lignes concédées à la Société de la Flandre occidentale.

La société adoptera pour la perception des prix de transport sur l'ancien réseau de la Flandre occidentale la même unité de distance que celle qui sert actuellement.

TARIFS.

Service intérieur.

Voyageurs.

A. A partir de la date de la présente convention, la société percevra 0.08, 0.06 et 0.04 franc par kilomètre respectivement pour la première, pour la seconde et pour la troisième classe. Le minimum de perception est fixé à la taxe correspondante à 5 kilomètres.

La société adoptera pour les ouvriers et pour les étudiants les prix et conditions des barèmes actuellement appliqués sur le réseau exploité par l'État.

B. A partir du 1^{er} juillet 1889, la société mettra en distribution, pour le parcours de 25 kilomètres et moins, des billets d'aller et retour comportant une réduction de 10 p. c. sur le prix doublé du billet simple et après un délai d'une année, la réduction sera portée à 20 p. c. Les prix prévus aux litt. A et B seront arrondis, le cas échéant, au décime supérieur.

C. La société introduira sur ses lignes, le 1^{er} juillet 1891, pour les billets simples, et le 1^{er} juillet 1892, pour les coupons aller et retour, les prix et conditions du tarif actuel des voyageurs du chemin de fer de l'État. La société introduira en même temps à cette dernière époque, dans son service intérieur pour le transport des voyageurs, un tarif d'abonnement comportant les prix du tarif de l'État majoré de 15 p. c. Les prix fractionnaires seront arrondis au franc supérieur.

La taxe des abonnements sur tout le réseau de la société sera égale aux prix afférents à 70 kilomètres arrondis aux 10 francs supérieurs, soit :

ABONNEMENTS DE											
3 mois.			6 mois.			9 mois.			un an.		
1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
160	120	80	290	220	150	380	290	190	480	360	240

Bagages.

La société adoptera pour le transport des bagages le tarif actuel de l'État.

Marchandises, finances, équipages et animaux.

La société s'engage à maintenir, dans le service intérieur de son réseau en exploitation, les tarifs appliqués depuis le 1^{er} février 1887, et à adhérer à toutes les mesures à prendre d'une manière générale par le gouvernement en faveur de l'agriculture, telles que : prix réduits pour les matières fertilisantes, pour les machines et instrument agricoles, pour les matériaux destinés aux chemins vicinaux, pour les perches destinées aux exploitations, pour les produits agricoles de toute nature (grains, graines, lins, houblons, etc.).

3° Service direct entre les anciennes lignes de la Flandre occidentale et la ligne de Menin à Roulers.

Les tarifs, tant de voyageurs et bagages que de marchandises, finances, équipages et animaux,

seront établis comme il est dit à l'article suivant concernant les relations de service mixte des lignes de la Flandre occidentale avec les réseaux de l'État et de ses correspondants.

4° Service mixte des lignes de la Flandre occidentale avec le réseau de l'État et de ses correspondants.

La société est tenue à établir des tarifs mixtes entre son réseau, d'une part, et, d'autre part, les stations de l'État et celles de ses correspondants, si, toutefois, ces derniers y consentent, savoir :

A. — Voyageurs et bagages.

Pour toutes les relations qui seront indiquées par le gouvernement, les directions à tarifier seront celles de l'itinéraire le plus court ou toute autre direction à convenir de commun accord.

Les prix à percevoir seront ceux résultant de l'addition des taxes afférentes à chaque réseau. Il pourra être délivré des cartes d'abonnement valables : 1° entre deux points déterminés à des prix formés comme il suit : les prix du barème de l'État :

appliqués aux distances totales du point de départ au point de destination seront répartis au prorata des parcours; la part de la société majorée de 15 p. c., réunie à la part de l'État, et, le cas échéant, de ses correspondants, formera le prix total de l'abonnement; 2° sur les réseaux de l'État, de la société et, en cas d'adhésion, d'autres correspondants, aux prix résultant de la couture des taxes appliquées sur le réseau de la société, comme il est dit à l'article précédent; et celles en vigueur sur les lignes de l'État et, le cas échéant, de ses correspondants.

B. — Marchandises, finances, équipages et animaux.

Pour toutes les relations généralement quelconques, l'itinéraire à tarifier est toujours, pour ce qui concerne le trafic à l'intérieur de la Belgique, celui qui présente le plus court trajet. Néanmoins, les administrations peuvent s'entendre pour diriger les envois par d'autres itinéraires que ceux servant à fixer les prix à percevoir.

Les prix à percevoir sont ceux du tarif intérieur actuel de l'État augmentés jusqu'au 1^{er} juillet 1889 des tarifs :

N° 1 et 2, prix par 100 kilos.	. fr.	0 40
N° 3, prix par 1,000 kilos	. . .	0 40
Tapissières	appartenant au chemin de fer	. . . 0 70
	appartenant à des particuliers	. . . 0 60

Du 1^{er} juillet 1889 au 1^{er} juillet 1890, les augmentations précitées seront réduites de moitié; elles seront supprimées à partir de cette dernière date.

Les dispositions du dernier paragraphe du 2° seront appliquées à toutes les relations de service mixte de la société avec le chemin de fer de l'État et ses correspondants.

La répartition des taxes perçues en service mixte se fera d'après la pratique ordinaire ou toute autre règle à convenir de commun accord, étant entendu, cependant, que les augmentations dont il est ci-dessus question seront perçues au profit de la Société de la Flandre occidentale ou au profit de cette dernière et d'un correspondant de l'État, si ce correspondant avait également obtenu, pour ses stations, l'application d'un barème augmenté.

5° Service mixte entre les stations de la ligne de Menin à Roulers et les réseaux de l'État et de ses correspondants autres que la Flandre occidentale.

Ces relations seront établies comme il est dit à l'article précédent, étant entendu que le gouvernement a le droit d'exiger qu'en cas d'abaissements opérés d'une manière générale sur le réseau de l'État les taxes afférentes à la nouvelle ligne ne pourront être supérieures à celles qui lui revien-

draient si le barème appliqué sur les lignes de l'État était étendu du point de départ au point d'arrivée.

Dans ce cas, les anciennes lignes de la Flandre occidentale, si elles n'acceptent pas l'abaissement décrété sur les lignes du gouvernement, devront se contenter des prix afférents à leurs parcours d'après le barème appliqué sur ces lignes pour la classe du tarif en vigueur sur le réseau de la société, si celui-ci était étendu du point de départ au point de destination.

Au point de vue du partage des frais fixes, la nouvelle ligne sera considérée comme étant fusionnée avec les anciennes lignes de la société.

6° Service international.

En service international, les règles qui régissent aujourd'hui la fixation des voies à tarifier et des prix à percevoir pour le réseau de l'État seront étendues au réseau de la société avec le droit pour celle-ci de percevoir, jusqu'au 1^{er} juillet 1890, les majorations prévues ci-dessus.

7° Dispositions communes à tous les tarifs.

En règle générale, les conditions réglementaires en vigueur ou à mettre en vigueur ultérieurement sur le réseau de l'État seront appliquées sur celui de la Flandre occidentale.

Les péages prévus doivent être considérés comme des maxima.

Toutefois, si, après le 1^{er} juillet 1887, l'État augmentait, partiellement ou totalement, le prix de base de son tarif intérieur, la société aurait le droit d'appliquer cette augmentation à ses tarifs; mais si l'augmentation de certains prix se faisait en même temps que la diminution de certaines autres taxes, les augmentations ne pourraient être introduites sur les lignes de la société que conjointement avec les diminutions. En résumé et d'une manière générale, la société est autorisée à étendre à ses lignes les tarifs appliqués actuellement sur le réseau de l'État.

La société a le droit de descendre au-dessous des maxima fixés ci-dessus, à condition de faire homologuer les réductions par l'autorité compétente et d'en aviser le public au moins quinze jours à l'avance.

Les plus larges immunités et réductions actuellement acquises sur certaines lignes belges en faveur des électeurs, des militaires voyageant isolément, par détachement ou en corps, des gendarmes, des détenus et de leurs gardiens, des transports faits pour compte de la poste et du télégraphe sont étendues à l'ensemble du réseau de la Société de la Flandre occidentale.

ART. 8. Toutes les conditions prévues au cahier des charges et conventions des lignes déjà concédées à la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, contrairement aux dispositions reprises à l'article 7, sont abrogées, étant entendu

que le cahier des charges du 20 février 1866 n'est pas applicable à ces lignes.

CHAPITRE III. — CLAUSES DIVERSES.

ART. 9. Les ministres de l'agriculture, de l'industrie et des travaux publics et des chemins de fer, postes et télégraphes s'engagent à soumettre à la législature un projet de loi autorisant le gouvernement à concéder le chemin de fer de Menin à Roulers aux clauses et conditions de la présente convention et, en cas d'adoption de ce projet de loi, à soumettre à la sanction royale, au plus tard le 1^{er} septembre 1887, un projet d'arrêté octroyant la concession du dit chemin de fer.

ART. 10. Cette convention sera considérée comme nulle et non avenue dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le gouvernement à concéder le chemin de fer dont il s'agit ou ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles convenues entre parties, à moins que, dans ce dernier cas, la société contractante n'accepte les modifications qui auraient été apportées aux dites conditions.

ART. 11. La présente convention sera enregistrée au droit fixe de 2 fr. 40 c.

Fait en double expédition à Bruxelles, le 12 juillet 1887.

A. CHANTRELL. Chevalier DE MOREAU.
J. VANDENPEEREBOOM.

289. — 16 AOUT 1887. — Loi instituant le conseil de l'industrie et du travail (1). (Monit. du 21 octobre 1887.)

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

ART. 1^{er}. Il est institué, dans toute localité où l'utilité en est constatée, un conseil de l'industrie et du travail.

Ce conseil a pour mission de délibérer sur les intérêts communs des patrons et des ouvriers, de prévenir et, au besoin, d'aplanir les différends qui peuvent naître entre eux.

ART. 2. Il se divise en autant de sections

qu'il y a dans la localité d'industries distinctes, réunissant les éléments nécessaires pour être utilement représentées.

ART. 3. Les conseils sont établis par arrêté royal, soit d'office, soit à la demande du conseil communal ou des intéressés, patrons ou ouvriers.

L'arrêté fixe l'étendue et les limites de leur ressort et détermine le nombre et la nature de leurs sections.

ART. 4. Chaque section est composée, en nombre égal, de chefs d'industrie et d'ouvriers, tels qu'ils sont définis par la loi organique des conseils de prud'hommes. Ce nombre est fixé par l'arrêté qui institue le conseil. Il ne peut être inférieur à six, ni excéder douze.

ART. 5. Les ouvriers choisissent parmi eux, suivant le mode et dans les conditions fixés par la loi des prud'hommes, les délégués qui doivent les représenter dans le sein de la section.

Ils désignent en même temps des suppléants.

ART. 6. Si les chefs d'industrie sont en nombre plus considérable que celui qui est fixé, pour faire partie du conseil, ils désignent parmi eux ceux qui doivent les représenter. Si le nombre est insuffisant, il est complété par des chefs d'industrie similaire, pris dans les localités voisines et désignés par la députation permanente.

Dans l'un ou l'autre cas, des suppléants seront désignés.

ART. 7. Le mandat des chefs d'industrie et celui des ouvriers est de trois ans. Il peut être renouvelé. En cas de décès, démission, départ de la circonscription ou abandon de l'industrie qui était exercée au moment de l'élection, les suppléants sont appelés en fonctions dans l'ordre déterminé

(1) CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Session de 1885-1886.

Annales parlementaires. — Texte de la proposition de loi présentée par M. Frère-Orban. Séance du 5 mai 1886, p. 1103.

Documents parlementaires. — Développement de la proposition de loi. Séance du 6 mai 1886, p. 156-157.

Session de 1886-1887.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 24 juin 1887, p. 195-198.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 26 juillet 1887, p. 1713-1723.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 5 août 1887, p. 34.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 11 août 1887, p. 570-576.