(N° 147.)

Chambre des Représentants.

Séance du 20 Mai 1885.

LOI SUR LES CHEMINS DE FER VICINAUX REVISÉE ET AMENDÉE (1).

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

---

(1) Projet de loi, n° 129.

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

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

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 (1).

Les autres reflétaient l'inquiétude de voir la responsabilité financière de l'État engagée dans des proportions inconnues (2).

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 (3).

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 votre 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 paragraphe 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'honorable 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

---

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

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

(3) *Voir* notamment les discours de MM. De Bruyn, séance du 9 mai, et Malou, 12 mai et suiv.

encore que l'exécution *réelle* des travaux suive le droit de préférence que la société conserve.

Partant il nous a paru important de compléter la disposition dans ce sens, en ajoutant au paragraphe 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'idée, 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'État; 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 valeurs.

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 revisés, 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'État, 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'État 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 quatre-vingt-dix ans, principe que notre législation consacre d'une manière formelle (1).

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 quatre-vingt-dix 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 justifie sa proposition :

« L'article 21 de la loi dispose en ces termes par son deuxième paragra-
» phe :

»« Elle (la Société) est affranchie de toute taxe communale ou provin-
» ciale ....., 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'État 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'État 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'État, 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'État en fait de taxes communales. »

« La logique aurait voulu peut-être que la même règle fut 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'État ou à des établissements publics, ne sont pas employés directement à ce service.

» L'État lui-même s'est appliqué cette règle dans la loi du 28 juin 1822,

---

(1) *Voir* exposé des motifs de la loi du 19 juillet 1832; art. 1er de la loi du 10 mai 1862; art. 5 de la loi du 9 juillet 1875 (sur les tramways), qui a même réduit le terme à cinquante ans.

» sur la contribution personnelle. Elle y est consacrée avec un soin minu-
» tieux 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'amen-
» dement 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 construc-
» tion 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 paragraphe 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, 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 che-
» mins de fer de l'État, 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'État, 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
» 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. »

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 quatre-vingt-dix 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, État, 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, elles 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, chacun le 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 donnera 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, — *Le Président,*

ALP. NOTHOMB. — T. DE LANTSHEERE.

PROJETS DE LOI.

TEXTE DU PROJET DU GOUVERNEMENT.	TEXTE AMENDÉ PAR LA SECTION CENTRALE.
ART. 2.	
§ 1er.	
§ 2.	
§ 3. 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.	Comme ci-contre et ajouter à la fin : *et n'a pas exécuté la ligne concédée dans le délai qui aura été fixé par le Gouvernement.*
ART. 5.	
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.	*Ont lieu,* mettre *sont accordées* et ajouter à la fin : *sans que celle-ci puisse dépasser quatre-vingt-dix ans.*
ART. 11.	
§ 1er.	
§ 2. Elle (la Société) est affranchie de toute taxe communale ou provinciale, sans préjudice à l'application de la loi du 19 mars 1866, sur les chemins vicinaux.	§ 2. *Elle* (la Société) *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.*
	Disposition transitoire proposée par la section centrale.
	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.

PÉTITIONS.

La Chambre a renvoyé à la section centrale diverses pétitions émanées d'habitants de :

Canne,	24 avril dernier ;
Eben-Emael,	—
Wonck,	—
Boirs,	—
Bassenge,	—
Houthain-Saint-Siméon,	—
etc., etc.,	

et demandant que le Gouvernement puisse concéder des lignes de chemins de fer vicinaux à des particuliers, comme le propose l'amendement de M. Neujean.

La section centrale fait remarquer qu'elle propose, avec le projet, de faire droit à ces demandes.

Dépôt sur le bureau.